

**Questionamento 05 ao Edital de Procedimento Licitatório 049/2021
CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE ENGENHARIA PARA A EXECUÇÃO DE OBRA DE
RECUPERAÇÃO E REFORÇO DO CAIS 3 DO PORTO DE IMBITUBA.**

ESCLARECIMENTO 01: Ao analisarmos o documento “Anexo - Reforço e Alargamento” identificamos o projeto “SCP01A-S1D-01-501” que faz menção a um detalhamento de uma VIGA TIRANTE. Ocorre que no documento “2 - Orcamento com preço em branco_049.2021” documento este de base orientativa para definição do escopo não encontramos nenhum detalhamento desta viga tirante como parte do objeto.

Perguntamos: Faz parte do escopo desta contratação a execução da desta viga, incluindo a execução das fundações e tirante?

Resposta: Apesar de constar nas plantas, o muro de contenção não faz parte do escopo da contratação, devendo este detalhamento ser desconsiderado.

ESCLARECIMENTO 02: No documento SCP01A-S1R-00-004 “Termo de Referência” página 23 informa que o cais 3 apresenta uma frequência média de 9 dias por mês com procedimento de atracação. Solicitamos que seja informado qual o tempo médio e/ou um cronograma destas operações portuárias.

Resposta: A média de atracação de navios atracados no berço 3 em 2022 até o momento é de 9 navios por mês. Então seria em média 18 manobras por mês.

Referente ao tempo de manobra próxima ao cais e de amarração e desamarração dos cabos, no que tange a este tempo é em torno de 30 minutos por manobra.

Quanto ao cronograma das operações, nós temos o Line UP que é uma previsão dos horários de chegada, atracação e desatracação dos navios .

Ressaltando que o Line UP é uma previsão, mas se tratando de navios e operações portuárias acabam ajustando os horários no decorrer da operação.

ESCLARECIMENTO 03: Com relação as fundações da nova frente de atracação identificamos que este escopo deve ser executado conforme o faseamento proposto pela CONTRATADA (Fase 1 a 4). Perguntamos: É possível que esta atividade seja executada sem considerar o faseamento realizando estas atividades conforme “janelas de atracação”, ou seja as equipes serão mobilizadas e desmobilizadas da frente de serviço conforme cronograma de atracação e operação portuária.

Resposta: A metodologia referente ao cronograma da obra pode ser alterada, desde que não interfira na metodologia construtiva e na solução de engenharia proposta. O cronograma proposto deverá ser analisado e aprovado pela contratante.

ESCLARECIMENTO 04: Deverá ser previsto pela proponente a desmontagem e montagem do “shiploader” existente?

Resposta: Não há shiploader existente. o escopo prevê o reforço da estrutura para futura instalação dos trilhos e do equipamento em si.

ESCLARECIMENTO 05: Ao analisarmos o documento “Anexo - Reforço e Alargamento” cita um relatório de terapias que não foi identificado na documentação disponibilizada. Solicitamos o envio deste documento.

Resposta: Relatório de terapias em anexo.

ESCLARECIMENTO 06: Com relação aos projetos de recuperação estrutural percebemos que a data de emissão dos projetos remete ao ano de 2020, logo constata-se que a identificação das patologias existentes remete a período anterior a 2020. Por ser tratar de uma concorrência que está sendo executada em 2022 como deve ser tratado pelos proponentes as novas patologias que eventualmente tenham ocorrido entre a data dos projetos (2020) e da efetiva execução (2022)?

Resposta: O projeto básico considerou o revestimento total da estrutura nas áreas com patologias, ou seja, recuperação plena. Mantêm-se as condições de edital válidas.

ESCLARECIMENTO 07: Com relação aos serviços que serão desenvolvidos sob o cais/pier existente como também das fundações do reforço estrutural, como será feito o serviço de fiscalização por parte da CONTRATANTE?

Resposta: A fiscalização será realizada por equipe técnica da contratante e também por empresa terceirizada.

ESCLARECIMENTO 08: Na metodologia de recuperação superficial de concreto apresentada no arquivo “Termo_Referência_049.2021” na página 36, descreve que caso haja exposição das armaduras, deve-se realizar escovação, limpar rigorosamente toda a superfície das armaduras, porém na planilha não possui o item de tratamento de armadura, como deverá ser apresentado o custo referente a esse serviço?

Resposta: Considerar o item 4.1.2 – limpeza com escova de aço.

ESCLARECIMENTO 09: Na metodologia de recuperação superficial de concreto apresentada no arquivo “Termo_Referência_049.2021” na página 37, descreve que após a limpeza, for constatada perda de seção transversal das barras maior que 20% (perda de diâmetro de 10%), deve-se reconstituir a seção de armadura com barras adicionais, porém na planilha não possui

o item de recomposição de armadura, como deverá ser apresentado o custo referente a esse serviço?

Resposta: Na época do projeto básico não foi possível quantificar se há ou não a necessidade de recomposição de armaduras devido a perda de seção por corrosão. A orientação é geral e deve ser incluído no projeto executivo com confirmação da necessidade e quantidades durante a execução das obras de reparo/reforço.

ESCLARECIMENTO 10: Entendemos que os serviços relativos à Subcontratação deverão seguir o descrito no arquivo “Termo_Referência_049.2021” onde consta que o percentual máximo deverá ser de 40% (quarenta por cento) do total dos valores contratados, nosso entendimento está correto?

Resposta: Conforme item 15 do Edital e Cláusula quinta da minuta do contrato:

k) A Contratada não poderá subcontratar, ceder ou transferir, totalmente, o objeto deste Edital. A Contratada só poderá subcontratar serviços acessórios, que não constituam o escopo principal do objeto, e com autorização prévia e formal por escrito da Contratante. Todavia, será mantida a inteira e direta responsabilidade da Contratada perante a SCPAR Porto de Imbituba, independente da opção pela subcontratação. É vedada a subcontratação de empresa ou consórcio que tenha participado do procedimento licitatório do qual se originou a contratação ou participado direta ou indiretamente, da elaboração de projeto básico ou executivo.

l) As parcelas, as quais será permitida subcontratação, **não poderão ser superiores à 30% (trinta por cento) do valor global do contrato**, devendo limitar-se ao seguintes serviços:

- Execução de Sondagens;
- Execução de Ensaios;
- Topografia;
- Fornecimento e Instalação de Defensas Metálicas;
- Execução do Pavimento da Retroárea;
- Execução de Drenagem;
- Fornecimento e instalação de passarela metálica.

ESCLARECIMENTO 11: De acordo com a matriz de risco, sobre a paralisação da obra em função do período da baleia franca, solicitamos informar o período histórico de aparecimento das baleias, e como será tratado o possível aumento de prazo e ressarcimento dos custos inerentes de improdutividade, horas paradas e possível desmobilização de frentes que forem impedidas de serem executadas.

Resposta: Dados do monitoramento em anexo.

Durante os meses de inverno e primavera, espécimes de baleia-franca são avistados na região costeira do litoral de Santa Catarina, sendo que a maioria consiste em pares de mãe e filhote que frequentemente são observados em baías e enseadas, próximos à arrebentação.

A SCPAR Porto de Imbituba realiza o monitoramento da baleia-franca no período de julho a novembro. Uma das atividades executadas pela equipe do monitoramento é o acompanhamento das manobras de atracação e desatracação de navios no porto. No entanto, o fato da presença de baleia nas proximidades do porto não resulta necessariamente em paralisação ou cancelamento das manobras, sendo que a função principal é analisar o trajeto e posicionamento das baleias em relação à área de manobra e canal de acesso das embarcações, garantindo assim a segurança da espécie e da navegação.

Outro fator a destacar é que já ocorreu situação de presença de baleia no cais 03 (ao lado do navio que estava atracado), porém não houve interferência nas operações portuárias, devido a não existir previsão de realização de manobras do navio no momento em que a baleia permaneceu na área portuária.

Assim, os dados de ocorrências de baleias na área portuária e que tiveram interface com as atividades de manobras de navio, não refletem a mesma interface que a presença de baleia na área portuária pode ter com as atividades da obra, em virtude das áreas de segurança definidas no Programa de Monitoramento da Baleia Franca estabelecido para as atividades das obras do cais 3 (programa este ainda em análise pelo órgão ambiental licenciador).

Também cabe destacar, o já mencionado na reunião realizada no dia 29/07/2022 (ata constante no PIMB 3241/2021), que a frequência das baleias na área portuária (bem como na costa do litoral de Imbituba e Santa Catarina) tem uma grande variação de temporada para temporada, não existindo um padrão anual ou até mesmo cíclico entre os anos.

Como forma de demonstrar a variação de quantitativo da espécie da baleia-franca presente na região do porto ao longo das temporadas de reprodução, encaminho arquivos (anexos ao e-mail) com dados de avistagens e mapas de localização destas avistagens (mês a mês de cada temporada), referentes aos anos de 2018, 2019, 2020 e 2021.

Como forma de verificação dos dados e compatibilização com a metodologia proposta no programa de monitoramento da baleia franca (a ser aprovada pelo órgão ambiental licenciador), também destaco as áreas de segurança, na qual não poderá ocorrer atividades com cravação de estacas e com martelo vibratório e perfuratriz.

A. Áreas de Controle para Atividades com Bate Estaca

- Área de segurança: uma área com raio de 2km a partir da fonte geradora de ruído (bate-estacas), em que as atividades deverão ser suspensas caso haja baleias ou outros cetáceos nesta área.
- Área de sobreaviso I: área com raio de 1km a partir da área de sobreaviso II, em que deverá ser emitido um aviso inicial (alerta nível I) quando da presença de baleias ou outros cetáceos nesta área.
- Área de sobreaviso II: área com raio de 1km a partir da área de segurança, em que deverá ser emitido um aviso prévio (alerta nível II) para a possibilidade de suspensão das atividades quando da presença de baleias ou outros cetáceos nesta área.



Figura 1 - Área do Porto de Imbituba e adjacências, com demarcação das áreas de controle para o monitoramento das baleias e a operação do bate-estacas.

B. Áreas de Controle para Atividades com Martelo Vibratório e Perfuratriz

- Área de segurança: uma área com raio de 500 metros a partir da fonte geradora de ruído (bate-estacas), em que as atividades deverão ser suspensas caso haja baleias ou outros cetáceos nesta área.
- Área de sobreaviso I: área com raio de 1km a partir da área de sobreaviso II, em que deverá ser emitido um aviso inicial (alerta nível I) quando da presença de baleias ou outros cetáceos nesta área.
- Área de sobreaviso II: área com raio de 1km a partir da área de segurança, em que deverá ser emitido um aviso prévio (alerta nível II) para a possibilidade de suspensão das atividades quando da presença de baleias ou outros cetáceos nesta área.



Figura 2 - Área do Porto de Imituba e adjacências, com demarcação das áreas de controle para o monitoramento das baleias e a operação de martelo vibratório e perfuratriz.