

PROCESSO SGP-e: PIMB nº 1767/2021

EDITAL: Pregão Eletrônico nº 022/2021

OBJETO: Realização de estudo e pesquisa sobre a manobrabilidade e acessos náuticos no Porto de Imbituba.

ESCLARECIMENTOS AO EDITAL

De início, ressalta-se que, por se tratar de Sociedade de Economia Mista, as licitações e contratos da SCPAR Porto de Imbituba S.A. são disciplinados pela Lei Federal nº 13.303/2016 e seu Regulamento de Licitações e Contratos, disponível no site www.portodeimbituba.com.br, e não mais pela Lei nº 8.666/1993.

Assim, considerando a necessidade de esclarecimentos ao Edital de Pregão Eletrônico nº 022/2021, a SCPAR Porto de Imbituba S.A. informa que:

1) QUESTIONAMENTO – EDITAL

A) O item 10.1 do edital informa que “*As despesas decorrentes da presente licitação correrão à conta dos recursos próprios da SCPAR Porto de Imbituba S.A. conforme seu Orçamento Anual aprovado pelo Conselho de Administração desta Companhia*”. Gentileza confirmar se o Orçamento Anual a que se refere o item é relativo a 2021.

Resposta: Sim, é relativo a 2021.

2) QUESTIONAMENTOS – TERMO DE REFERÊNCIA

A) No que toca ao termo de referência, os itens 2 e 4 do TR apresentam uma redação aparentemente contraditória em relação aos calados máximos dos navios. Diante do exposto, pergunta-se:

1. Qual o calado máximo a ser adotado nas simulações com os navios conteneiros de LOA 306 previstos no item 2.2?

Resposta: Os calados máximos a serem adotados para cada berço estão definidos na figura 4 do item 6 do TR, com exceção do dorso do Berço 2, que não consta, porém é o mesmo calado máximo do berço 2, 13,5 m.

2. Qual o calado máximo e boca a ser adotado nas simulações dos navios graneleiros previstos nos itens 2.3 e 2.4?

Resposta: Esclarece-se que o objetivo é justamente o de definir os limites de LOA e Boca para estes navios, nos berços indicados, e os calados máximos estão definidos na figura 4 do item 6 do TR.

3. Qual o calado máximo, boca e LOA a serem adotados nas simulações dos navios graneleiros e *tankers* previstos no item 2.5?

Resposta: Os Calados encontram-se definidos na figura 4, do item 6, para cada berço. Quanto à LOA e boca, o estudo objetiva justamente estabelecer os limites para cada berço.

4. Quanto aos itens 2.3 e 2.4 é possível simular navios com as mesmas características de modo a atender ambos os itens?

Resposta: O Objetivo de cada item que altera somente o número de rebocadores é justamente para se estabelecer os limites destas dimensões de navios.

B) Ainda quanto aos itens 2.3 e 2.4, qual a quantidade mínima de navios graneleiros a serem simulados?

Resposta: Houve um equívoco nos termos usados, “até 5 navios”, quando o correto é “mínimo de 5 navios”.

C) Considerando a complexidade (em modo real time e ambiente full mission) envolvida nos estudos de manobras de modo a atender os 5 objetivos descritos no item 2 do TR entende-se que apenas 1 dia de simulação para cada objetivo tal como previsto nos itens 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 e 2.5 trata-se de período muito exíguo, sendo improvável que seja possível realizar as simulações de cada objetivo em apenas 1 dia. Diante do exposto, sugere-se que o Termo de Referência considere um período maior de simulações para cada objetivo, em especial nos objetivos descritos nos itens 2.3, 2.4 e 2.5 que preveem mais de um navio a ser simulado.

Resposta: Em cada um dos itens 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 e 2.5 o TR apresenta a matriz proposta de simulações, e caberá ao contratado, em comum acordo com os participantes da simulação (praticagem e demais) a definição de 10 manobras representativas que permitirão tomar as conclusões necessárias para cada item.

Logicamente, o número de combinações ou possibilidades de manobras para cada item seria muito elevado, demandando um número cada vez maior de dias de estudo por dia de simulação. Entretanto, entende-se que uma preparação prévia de cada dia de simulação permitirá definir um total de 10 manobras representativas por objetivo, o que é possível de ser realizado em cada dia de trabalho no simulador.

D) O Termo de Referência por diversos momentos comenta sobre o dorso do Berço 2, mas em nenhuma das figuras e texto é possível identificar exatamente a localização, dimensões, profundidade desse dorso. Pelo exposto, solicitamos o envio dessas informações bem como de croqui ou mapa que facilite a visualização.

Resposta: De fato, faltou a identificação do Dorso do Berço 2 na figura 2 do item 6, que está sendo corrigida. Será retificada a figura citada.

E) O item 5.1 informa que “*Dados de medição em localidades que caracterizem os regimes ambientais devem ser utilizados como pontos de calibração para os modelos matemáticos de simulação (fornecidos pelo Porto ou disponíveis pelo Executante). O período de medição deve compreender, ao menos, um ano de medição das variáveis (onda, vento, correnteza e elevação d’água)*”. Porém, o item 7 deixa claro que o Porto não possui em sua base de dados um ano de medição das variáveis. Presume-se, portanto, que a Executante deverá coletar essas informações em campo ou então possuir essas informações em sua base de dados. Favor confirmar entendimento.

Vale aqui mencionar que no caso de se exigir que a futura Contratada possua tais informações em sua base de dados, o Porto de Imbituba estaria claramente direcionando os trabalhos a empresa que já tenha executado tais levantamentos. Diante do exposto, o requerimento prévio de tais informações pelas empresas proponentes certamente caracterizaria direcionamento do presente certame.

Outrossim, caso seja necessária a coleta de informações oceanográficas por período de um ano pela empresa Contratada, fica evidente e claro que o prazo de apenas 180 dias previsto no item 12.1 para vigência do contrato e execução dos serviços, trata-se de prazo completamente inexecutável e arbitrário impossível de ser executado pela futura contratada, razão pela qual, em caso afirmativo, requer-se desde já a revisão do prazo de execução e vigência do contrato.

Além disso, caso seja confirmada a necessidade da coleta de informações, requer seja esclarecido se houve previsão destes serviços no orçamento que definiu o valor estimado da presente licitação, ainda que o valor final seja sigiloso. Caso tal previsão não tenha sido considerada no orçamento base, o mesmo deverá ser revisto para contemplar o referido acréscimo.

Resposta: A redação do item 5.1 está imprecisa. De fato, a base de dados do Porto compreende o período mais curto de sizígia e quadratura explicitados no item 7. O contratado deverá fazer uso da base de dados medidos disponível, bem como outros dados públicos, para fazer a modelagem hidrodinâmica da área de estudo.

Sabemos que as boas práticas de modelagem requerem um ano completo de medição, caso o objetivo do estudo fosse realizar um estudo completo de clima de ondas e correntes no Porto.

Entretanto, o objetivo é fornecer principalmente o mapa de ondas e correntes em situações típicas e fortes para a realização das simulações de manobra, que irão ter como resultado as condições máximas seguras para as manobras.

Desta forma, entendemos que a modelagem hidrodinâmica parcialmente validada com os dados a serem fornecidos pelo Porto são suficientes, e o certame não prevê que a contratada realize coleta de dados adicionais e não será privilegiada empresa que possua dados medidos prévios em sua base de dados.

Cabe registrar o entendimento da oceanógrafa responsável, de que a SCPAR Porto de Imbituba não possui 12 meses de dados disponíveis, não sendo viável a solicitação no Edital que a contratada possua esses dados coletados na região de Imbituba.

Diante disto será retificada esta exigência de estudos com período de 1 ano, bastando a consulta aos estudos de propriedade da SCPAR Porto de Imbituba, conforme Item 7 do Termo de Referência, Anexo 1 do Edital.

F) Ademais, considerando a previsão disposta no item 7, requer seja informado qual a data, categoria e cobertura das batimetrias que serão fornecidas pelo Porto de Imbituba. Requer-se ainda, o envio da planta batimétrica mais atualizada que existe de modo que seja possível verificar se cobre todo o domínio necessário para realização das simulações.

Resposta: A SCPAR Porto de Imbituba possui as batimetrias necessárias, pois temos contrato contínuo para a realização deste serviço. A relação dos Estudos e Documentos do item 7 será disponibilizada à Contratada pela SCPAR Porto de Imbituba e, especificamente quanto à batimetria, será disponibilizada a mais recente por ocasião do início do estudo.

3) QUESTIONAMENTOS - MINUTA CONTRATUAL

A) Em que pese o atual cenário pandêmico, verifica-se que não há no instrumento contratual, qualquer menção específica acerca de eventuais atrasos ou problemas na execução dos serviços em decorrência da continuidade/agravamento da pandemia. Entende-se que a minuta deve ser revista de modo a contemplar tal situação na matriz de risco, não sendo responsabilidade da futura contratada, posto que, ainda que o contrato seja pactuado em um cenário de Pandemia, verifica-se que as consequências decorrentes deste fato são imprevisíveis, posto que tal cenário jamais fora vivenciado no nível global atual. Em razão disto, como será tratada a questão da Pandemia pelo Porto de Imbituba?

Resposta: Eventuais fatos relacionados a continuidade e/ou agravamento da pandemia de COVID19 serão considerados como *“Fatos retardadores ou impeditivos da execução do Contrato que não estejam na sua álea ordinária, tais como fatos do príncipe, caso fortuito ou de força maior, bem como o retardamento determinado pela SCPAR Porto de Imbituba, que comprovadamente repercuta no preço da Contratada”*, conforme já previsto na Matriz de Riscos, Cláusula Oitava da minuta do contrato, com alocação do risco para a SCPAR Porto de Imbituba S.A.

B) Ainda, no que se refere a matriz de risco, verifica-se a omissão do Porto de Imbituba em relação a eventual necessidade de coleta de dados de campo por parte da Executante. Entende-se que a minuta também deve ser revista de modo a contemplar tal item na matriz de risco.

Resposta: Entende-se que a resposta da letra “E” supre este questionamento.