

NOTA DE ESCLARECIMENTO Nº 07

CONCORRÊNCIA PÚBLICA NACIONAL Nº 20110009/SEINFRA/CCC

OBJETO: LICITAÇÃO DO TIPO MENOR PREÇO PARA CONTRATAÇÃO DE SERVIÇOS PARA EXECUÇÃO DAS OBRAS CIVIS PARA IMPLANTAÇÃO DO RAMAL PARANGABA – MUCURIBE / METRÔ DE FORTALEZA.

A Secretaria da Infraestrutura – SEINFRA, através da Comissão Central de Concorrências - CCC, apresenta a resposta ao questionamento de licitante, cujo teor transcrevemos abaixo:

PERGUNTA Nº 01:

“O item 4.1.1.6 do Anexo C, planilha de preços, remunera o serviço “Concreto – Fornecimento – Fck=40mpa”. Estamos entendendo que este item somente remunerará o fornecimento do concreto, sem lançamento, como descrito na composição unitária de preço indicada na Planilha da Seinfra, nº C0853. Perguntamos: Está correto o nosso entendimento?”

RESPOSTA Nº 01:

Sim, está correto o entendimento. O lançamento do mesmo é remunerado através do item 4.1.1.5, Bombeamento de concreto.

PERGUNTA Nº 02:

“O item 3.5.2 do Anexo C, planilha de preços, remunera o serviço “Execução de parede diafragma com 0,50m de espessura - em solo com SPT <= 50”. Estamos entendendo que este item somente remunerará o serviço de execução da Parede diafragma, sem concreto e aço, como descrito na composição unitária de preço indicada na Planilha da EMOP, nº 10.065.001/2-0. Perguntamos: Está correto o nosso entendimento?”

RESPOSTA Nº 02:

Não, este serviço só não considera o fornecimento do aço que está remunerado através do item 3.5.3 – Gaiola de armadura para parede diafragma aço CA-50 incl. Fornecimento, perdas, corte, dobragem, montagem e soldas.

PERGUNTA Nº 03:

“O item 1. do Anexo A, Termo de Referência Obra Parangaba Mucuripe, descreve que “A empresa MWHBRASIL foi contratada pela Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos – METROFOR, em 2010, para elaboração dos Projetos Básicos e Executivos do Ramal do VLT – Parangaba/Mucuripe”, estamos entendendo que todos os projetos referente a esse certame, básico e/ou executivo são de responsabilidade da MWH Brasil, portanto não é escopo desse contrato. Perguntamos : Está correto o nosso entendimento?”



GOVERNO DO
ESTADO DO CEARÁ

Procuradoria Geral do Estado

RESPOSTA Nº 03:

Sim, está correto o entendimento.

PERGUNTA Nº 04:

“Entendemos que na divergência de informações entre os documentos, a ordem de prevalência será:

1. Edital;
2. Contrato;
3. Planilha de Preços;
4. Termo de Referência;
5. Projetos;
6. Especificações;

Perguntamos : Está correto o nosso entendimento?”

RESPOSTA Nº 04:

Os problemas pontuais divergentes, devem ser analisados individualmente.

PERGUNTA Nº 05:

“Como o regime contratual desse certame é “Empreitada por Preço Unitário” e não há no Anexo C, Planilha de Preço, serviços para retirada de interferências de qualquer natureza, estamos entendendo que esse serviço não é escopo desse contrato. Perguntamos : Está correto o nosso entendimento?”

RESPOSTA Nº 05:

Sim, está correto o entendimento.

PERGUNTA Nº 06:

“O item 13.1, alínea “p” do Edital indicada que as licenças ambientais não são de responsabilidade da Contratada. Estamos entendendo que no momento da Assinatura do Contrato, todas as licenças ambientais e de Instalação bem como suas condicionantes estarão aprovadas, ou seja, de posse do órgão contratante. Perguntamos: Está correto o nosso entendimento?”

RESPOSTA Nº 06:

Sim, está correto o entendimento.

PERGUNTA Nº 07:

“De acordo com o item 1.10 do Anexo B, Especificação de Serviços VLT, é escopo do Construtor as Vistorias Prévias e Permanentes. Perguntamos: Em qual serviço da Planilha de Preços serão remunerados esses custos?”

RESPOSTA Nº 07:

Não está prevista remuneração para este serviço.

PERGUNTA Nº 08:

“Haverá isenção de ISS para a obra do VLT? Podemos/devemos considerar essa possibilidade?”



RESPOSTA Nº 08:

Não.

PERGUNTA Nº 09:

“Favor informar se haverá serviço de deslocamento de via (puxamento) com a via em operação, tendo em vista a necessidade de atestado de execução deste tipo de serviço.”

RESPOSTA Nº 09:

Sim.

PERGUNTA Nº 10:

“Durante a execução dos serviços haverá algum tipo de interferência no tráfego da via de carga? Caso positivo detalhar estas interferências.”

RESPOSTA Nº 10:

O tráfego da via de carga deverá ser preservado durante o período de execução das obras.

PERGUNTA Nº 11:

“No fornecimento de materiais para a execução da via de carga não consta fornecimento de trilho, favor esclarecer se o trilho a ser empregado na via será o trilho oriundo da via demolida.”

RESPOSTA Nº 11:

Ver respostas Nº 17 e 18 da Nota de Esclarecimento Nº 06.

PERGUNTA Nº 12:

“Solicitamos esclarecer como deverão ser executados os serviços na linha de carga, se estas deverão ser totalmente construídas no eixo futuro (projeto) antes da demolição da via atual, ou se a via atual pode ser totalmente demolida e depois reconstruída no eixo futuro (projeto).”

RESPOSTA Nº 12:

Como o tráfego da via de carga deverá continuar ativo durante o período de execução das obras, a sua execução deverá ser realizada através da utilização de desvios provisórios.

PERGUNTA Nº 13:

“A METROFOR tem como fornecer apoio, com locomotiva e vagão Hopper com abertura inferior e lateral, para transporte e descarga da brita para lastro após a montagem da grade?”

RESPOSTA Nº 13:

Não.



PERGUNTA Nº 14:

“No custo da montagem de grade de linha LVT (item 13.2.2.11 do QQP) está incluso o concreto das fases 1 e 2?”

RESPOSTA Nº 14:

Sim.

PERGUNTA Nº 15:

“Favor confirmar se as talas de junção a serem fornecidas são TJ-45 com 4 furos.”

RESPOSTA Nº 15:

Sim.

PERGUNTA Nº 16:

“Favor confirmar se os tirefond’s a serem fornecidos são do tipo 7/8”.

RESPOSTA Nº 16:

Os tirefonds a serem fornecidos são do tipo 19mm (3/4”).

PERGUNTA Nº 17:

“Solicitamos informar se os dormentes de madeira da via corrida e AMV’s podem ser de madeira de lei in natura ou de eucalipto tratado?”

RESPOSTA Nº 17:

Os dormentes de madeira pode ser de madeira in natura ou de eucalipto tratado.

PERGUNTA Nº 18:

“Após minuciosa leitura do Edital de Concorrência Pública Nº 20110009 relativo às obras civis para a instalação do Ramal (VLT) Parangaba – Mucuripe, e da constatação de que não há nele, ou em qualquer de seus Anexos, uma única razão que justifique o VETO dessa Comissão Central de Concorrências ao emprego dos DORMENTES BI-BLOCO DE CONCRETO ARMADO na referida obra, estamos formalmente CONTESTANDO a RESPOSTA Nº 03, da NOTA DE ESCLARECIMENTO Nº 05, de maneira a corrigir um EVIDENTE EQUÍVOCO que, em última instância, pode ensejar a impugnação do edital.

Apresentamos a seguir os principais argumentos que embasam nossa contestação:

1. Em primeiro lugar, é preciso frisar que O METROFOR JÁ UTILIZA em suas vias OS DORMENTES BI-BLOCO de concreto armado da Dorbrás, sendo que eles JÁ ESTÃO HOMOLOGADOS PELO PRÓPRIO METROFOR, conforme atesta o Relatório Técnico IPT Nº 56 191, anexo. Na 1ª fase das obras do Metrofor foram utilizados exclusivamente dormentes de concreto bi-bloco, produzidos pela Dorbrás em parceria com a empresa cearense T&A Construção Pré-Fabricada Ltda. e fornecidos ao Metrofor por intermédio do Consórcio Construtor QGCC.



GOVERNO DO
ESTADO DO CEARÁ

Procuradoria Geral do Estado

Convém ressaltar que o desempenho destes dormentes bi-bloco nas vias férreas do Metrofor tem sido considerado excepcional, não havendo absolutamente nada que os desabone.

2. Os dormentes de concreto bi-bloco possuem ampla aceitação e comprovado desempenho não só nas vias férreas do METROFOR, mas também no Metrô do Rio de Janeiro – METRÔ RIO, na Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB (Atestados e Certificados Técnicos estão disponíveis mediante solicitação) e em outras centenas de quilômetros de linhas de trens de subúrbio e cerca de 2.000 km de ferrovias de carga em todo o Brasil. Os dormentes de concreto bi-bloco também são utilizados com grande sucesso em incontáveis linhas de metrôs, trens de subúrbio, VLT's, tramways e vias de tráfego misto em todo o mundo.
3. A despeito do custo inicial de aquisição dos dormentes bi-bloco de concreto armado – equivalente ou inferior ao dos dormentes monobloco de concreto protendido –, os dormentes bi-bloco representam a solução técnica mais econômica para ciclo total de vida útil, uma vez que proporcionam uma série de vantagens técnicas que se traduzem em grande economia com os custos de instalação e de manutenção da superestrutura da via permanente. Dentre algumas dessas vantagens, podemos destacar a maior resistência lateral dentre todos os tipos de dormentes, maior tolerância aos impactos dinâmicos e às deficiências de manutenção do lastro, sublastro e plataforma da via e melhor elasticidade com relação aos dormentes monobloco, resultando em melhor qualidade de rolamento e menor desgaste para os próprios dormentes e para todos os demais componentes da superestrutura da via permanente. O documento anexo nº SVP/DBB-GN-01 aborda com mais detalhes as vantagens técnicas e econômicas dos dormentes bi-bloco de concreto armado frente aos dormentes monobloco de concreto protendido e dormentes de madeira.
4. Na Especificação Técnica do Metrofor para o Ramal Parangaba – Mucuripe, nº ET-5B.00.00.10/4A1-001 (Anexo B do Edital de Concorrência), em todos os parágrafos que se referem às condições e exigências técnicas relativas à superestrutura da via permanente com lastro, está especificado unicamente “dormente de concreto”, não havendo um único requisito técnico ou de desempenho que não possa ser integralmente atendido pelos dormentes de concreto bi-bloco, ou que possa justificar qualquer restrição ao seu emprego.
5. A Norma Brasileira ABNT NBR 11709:2010 – “Dormente de concreto – Projeto, materiais e componentes” – a norma técnica para dormente de concreto mandatória no território brasileiro –, estabelece requisitos de desempenho idênticos para ambos os tipos de dormentes de concreto, isto é, dormentes bi-bloco de concreto armado e dormentes monobloco de concreto protendido, o que comprova que nenhum dos dois tipos pode ser discriminado ou preterido, sobretudo em se tratando de Concorrências e Licitações Públicas.



6. Para o Ramal Parangaba – Mucuripe está especificado que os trechos de via sem lastro serão equipados com o Sistema VBV (ou LVT) de via sem lastro, composto por blocos independentes sobre apoios resilientes (galochas de borracha e palmilhas microcelulares). Convém esclarecer que o Sistema VBV deriva justamente e diretamente dos dormentes bi-bloco de concreto armado, razão pela qual eles são a escolha natural (e a mais correta) das ferrovias e metrô para as linhas que mesclam trechos de via sem lastro (com blocos independentes sobre apoios resilientes) e trechos de via com lastro com dormentes de concreto. O emprego do Sistema VBV em conjunto com os dormentes bi-bloco permite obter uma elasticidade constante e homogênea ao longo de toda a via, minimizando o efeito negativo das “zonas de transição”, i.e. zonas de mudança de laje para lastro e vice-versa.

Portanto, não havendo razão técnica, ou jurídica, que justifique a limitação do universo de licitantes e o estabelecimento da injustificável preferência ao dormente de concreto monobloco, alijando sumariamente o dormente de concreto bi-bloco, o edital está viciado, não podendo prosseguir o procedimento licitatório antes que sejam efetuadas as devidas retificações, sob pena de fulminá-lo de nulidade, ensejando assim sua impugnação.

Ante o exposto, a Companhia Brasileira de Dormentes Dorbrás vem, por meio deste, REQUERER a IMEDIATA RETIFICAÇÃO da RESPOSTA Nº 03, da NOTA DE ESCLARECIMENTO Nº 05, de maneira a sanar o vício de discriminação apontado, que VETA de maneira sumária, indevida e injustificada o emprego dos DORMENTES BI-BLOCO DE CONCRETO ARMADO nas vias férreas do Ramal (VLT) Parangaba – Mucuripe, de modo que a requerente possa habilitar o seu produto e que seja admitido o seu fornecimento pela por qualquer licitante que se interesse em fazê-lo.”

RESPOSTA Nº 18:

Deverá ser considerado dormente monobloco de concreto, conforme projetado.

PERGUNTA Nº 19:

“Os itens indicados abaixo são serviços de fornecimento e aplicação de concreto, com composições unitárias de preços do banco de dados da Sinapi. A descrição do item indica que o serviço é com bombeamento de concreto mais no detalhamento das composições do Sinapi esse serviço de bombeamento está excluído. Como o preço unitário fornecido nesse certame é um preço teto, ou seja, a licitada não poderá apresentar um preço maior que o apresentado no Anexo C, Planilha de Preços, estamos entendendo que o serviço de bombeamento não é escopo desse serviço.



**GOVERNO DO
ESTADO DO CEARÁ**

Procuradoria Geral do Estado
Serviços

Código Sinapi	Descrição	Unid.	Quant.
74138/003	Concreto - fornecimento - fck = 25 Mpa com bombeamento	m³	15.799
74138/004	Concreto - fornecimento - fck = 30 Mpa com bombeamento	m³	12.042

Perguntamos : Está correto o nosso entendimento?”

RESPOSTA Nº 19:

Não. Em consulta à tabela SINAPI, encontramos os seguintes insumos, os quais fazem parte das composições supra: 1527, cuja descrição é CONCRETO USINADO BOMBEADO FCK = 25,0 MPA; e 1525, cuja descrição é CONCRETO USINADO BOMBEADO FCK = 30,0 MPA. Vale ainda ressaltar que os valores unitários dos serviços citados, constantes da Tabela SINAPI, segundo suas descrições naquela Tabela, ainda contemplam colocação, espalhamento e acabamento, conjuntamente com o bombeamento.

PERGUNTA Nº 20:

“Devido ao número de dúvidas ainda sem esclarecimento, faltando dois dias úteis para a entrega desse certame, solicitamos a Seinfra um adiamento para a entrega das Propostas Comerciais e de Habilitação de 15 dias.”

RESPOSTA Nº 20:

Tendo em vista os compromissos assumidos pelo Governo do Estado do Ceará com relação à Copa do Mundo de 2014, a data de abertura do processo licitatório será mantida.

Em 04/11/2011

A COMISSÃO