

PROCESSO Nº 00147.000055/2022-79

LICITAÇÃO ELETRÔNICA – INVESTE PIAUÍ EDITAL Nº 001/2023

INTERESSADO: COMPANHIA AGÊNCIA DE ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS ESTRATÉGICOS DO PIAUÍ – INVESTE PIAUÍ

Quanto aos questionamentos e pedidos apresentados na Impugnação ao Edital 001/2023 Republicado/ Investe Piauí, pela empresa **STER ENGENHARIA LTDA**, seguem os devidos esclarecimento técnicos à Comissão Permanente de Licitação da Investe Piauí.

Conforme Item VI “CONCLUSÃO E PEDIDOS” da referida Impugnação:

47. À luz do exposto no CAPÍTULO III desta peça, a STER requer o acolhimento da IMPUGNAÇÃO ora apresentada para:

i. que a INVESTE PIAUÍ retifique o EDITAL e afaste qualquer vedação à possibilidade de utilização de Diferentes metodologias para a execução da dragagem, autorizando a realização do objeto com quaisquer conjuntos de equipamentos que viabilizem o cumprimento dos prazos estabelecidos no EDITAL, sob pena de se cancelar flagrantes ofensas às disposições da Lei nº 13.303/16;

ii. subsidiariamente, caso não seja permitida a execução da dragagem com quaisquer conjuntos de equipamentos, que a INVESTE PIAUÍ, ao menos, permita que a dragagem seja executada com conjuntos de dragas de sucção e recalque e/ou balsa com clam-shell, eventualmente em conjunto com batelões para transporte do material dragado em caso de despejo oceânico;

RESPOSTA AO ITEM:

- i. Em primeiro lugar, cumpre destacar, que o empreendimento em questão já superou, a etapa do projeto executivo, que define os parâmetros para a metodologia executiva a ser adotada na execução dos serviços.
- ii. O projeto executivo cumpriu todas as etapas de aprovações necessárias e foi executado por empresa contratada pela Zona de Processamento de Exportação do Piauí, empresa subsidiária da Investe Piauí, em licitação pretérita, seguindo rigorosamente todas premissas e orientações necessárias ao atendimento do interesse público. No projeto executivo, foram estabelecidos os parâmetros mínimos de operação necessários para atender ao cronograma da Investe Piauí, necessário para viabilizar o projeto em questão no prazo adequado. No caso em questão, não se trata apenas de uma dragagem, mas, sim, da ativação de um bem do estado do Piauí, o Porto de Luís.
- iii. O projeto executivo define os parâmetros de execução, e as empresas interessadas em executar as obras devem comprovar a sua capacidade de execução, atendendo aos parâmetros ali definidos. Salvo melhor juízo, não é o projeto que deve se adequar àquilo que as empresas têm o interesse em oferecer.
- iv. Quanto à escolha do equipamento, conforme consta no projeto executivo, foi definida a utilização de draga hopper, pela alta versatilidade do equipamento, sendo este capaz de sozinho executar a atividade, senão vejamos:

“Neste tipo de equipamento, a dragagem do material é feita por bomba de sucção acoplada a uma lança articulada, fixada em um bordo da embarcação. A operação é realizada com a embarcação em movimento e em baixa velocidade, através do arraste da boca de sucção junto ao fundo, removendo o material em sucessivas camadas. Após o

total enchimento da cisterna, a draga recolhe a lança de sucção e se dirige à área de disposição oceânica, onde, através do acionamento das comportas de fundo, descarrega o material, retornando, em seguida, ao local de dragagem para início de um novo ciclo de trabalho.”

“Este tipo de equipamento é amplamente utilizado em todo o mundo em obras de dragagens portuárias, não apresentando quaisquer restrições sob a ótica de impacto ao meio ambiente, desde que apresente boas condições de manutenção e seja corretamente operado. Possui, em seu interior, todas as acomodações necessárias à manutenção da tripulação a bordo, durante o período de execução da obra.”

“Possui, ainda, sistema de navegação e de posicionamento via satélite altamente sofisticado, o que permite um posicionamento preciso com relação às faixas de dragagem que executa, sem a necessidade de qualquer demarcação física no local da obra.”

- v. Uma área restrita como a de interesse requer essa versatilidade. Adotar o uso de múltiplos equipamentos em um local com poucas áreas de manobra, seria temerário pela falta de produtividade, portanto, tecnicamente inadequado para o projeto, que adotou o melhor equipamento capaz de realizar a obra.
- vi. A definição pela capacidade de cisterna, se deu para atendimento do prazo estabelecido para o projeto, respeitando-se a compatibilidade com às condições do local.
- vii. As perdas decorrentes às restrições da área de dragagem, baixas profundidades e pouca área de manobra, foram refletidas no ciclo de dragagem, calculando-se as horas disponíveis ao trabalho para o equipamento.
- viii. Cabe destacar, que é responsabilidade da empresa contratada, considerar em sua metodologia executiva e plano de trabalho todas as condicionantes conhecidas para o local do projeto.

CONCLUSÃO: Deve ser mantida a exigência de apresentação de Draga Hopper de Capacidade de Cisterna mínima de 2.750m³ para a execução dos serviços, tal como consta no projeto e orçamento aprovados pela Investe Piauí.

48. Adicionalmente, tendo em vista as razões expostas nos CAPÍTULOS IV.A e IV.B desta peça, requer-se o acolhimento da presente IMPUGNAÇÃO para que a INVESTE PIAUÍ:

iii. retifique o EDITAL a fim de (a) considerar os locais de bota-fora ora propostos pela STER, e/ou reavaliar a possibilidade de utilização da retroárea do TPLC como local de bota-fora, com reutilização total ou parcial do material dragado, e (b) prever a possibilidade de utilização da solução elencada nas Figuras 1 e 2 (incluindo a complementação do enrocamento), com alto valor agregado;

iv. caso persista a utilização de bota-fora oceânico, (a) defina inequivocamente, por meio de coordenadas, a localização e os limites do bota-fora oceânico, (b) resolva o conflito de informações em relação aos volumes que serão destinados ao bota-fora oceânico (o Projeto Executivo prevê que todo material dragado será alocado lá, enquanto o EIA-RIMA dispõe que apenas o excedente será despejado no local), (c) determine a retificação do EIA-RIMA para que sejam adequadamente considerados os impactos ambientais da, disposição do material dragado em bota-fora oceânico, e (d) estabeleça o bota-fora oceânico em local cujo acesso demande navegação de uma distância menor do que 20 MN (com base na Figura 4 do Projeto Executivo de Dragagem revisado).

RESPOSTA AO ITEM:

Em relação ao Item IV.A. “Alternativas à total destinação do material dragado ao botafora oceânico”. (Itens 19 a 26).

- i. A empresa faz uma interpretação equivocada dos documentos, trazendo na peça de impugnação imagens do Anteprojeto de Dragagem, em que foi utilizado em 2021 no processo referente à Licitação nº 007/2021, para *contratação de empresa para elaboração de projeto básico e executivo de engenharia para dragagem e derrocamento do canal de acesso, bacia de evolução e berço de atracação para cais pesqueiro no município de Luís Correia / Piauí*, no qual gerou o **Contrato nº 10.01.2022**. O anteprojeto apresenta informações pretéritas, de projetos diversos, necessárias para a apresentação da área objeto da licitação. Sendo que para a presente licitação as informações para a formação da proposta estão bem definidas no projeto básico, projeto executivo, memoriais e planilhas orçamentárias.
- ii. Ressalta-se que o projeto da Federação do Comércio Varejista do Estado do Piauí (Fecomércio Piauí), até o momento, não foi dado continuidade e nem foi internalizado pelo Estado do Piauí, e que, portanto, não faz parte do escopo de implantação do Terminal Pesqueiro de Luís Correia, objeto do Edital nº 001/2023- Republicação (Processo No 00147.000055/2022-79), amplamente discutido com a sociedade e avançada situação de regularização para a sua efetiva implantação. Desta forma, a alternativa locacional para o bota-fora apresentada (Figura 5 do Pedido de Impugnação - STER), não atende. Da mesma forma, há impedimentos legais junto à União, para a intervenção área dos molhes (Figura 1 do Pedido de Impugnação - STER).
- iii. Todos os parâmetros de projeto foram estabelecidos pela empresa contratada em consonância com os interesses públicos em se revitalizar o Porto de Luís Correia. As decisões foram feitas visando a obtenção de uma solução equilibrada, viável e que atenda todas as exigências e normas aplicáveis, considerando a participação das autoridades responsáveis por sua aprovação.
- iv. Apesar de a empresa buscar demonstrar preocupação com o Erário, fato é que deve restringir suas avaliações nas impugnações relacionadas a prestação de serviços e obras, para os temas pertinentes a execução do contrato, e não trazer especulações sobre planos para o Porto que “talvez” possam ser implantados e resultarem em algo, que na sua opinião, seja melhor.

CONCLUSÃO: Deverão ser mantidas as condições de disposição de material de dragagem em área de bota-fora oceânico, obedecendo-se as regras estabelecidas em projeto e no Edital.

Em relação ao Item IV.B. – “Disposições contraditórias e imprecisas em relação à localização, aos impactos ambientais e aos volumes de material que serão destinados bota-fora oceânico”. (Itens 27 a 32.

- i. A distância média de navegação de 20 Milhas Náuticas, prevista para área de bota-fora marinho com profundidade mínima de 15 DNH, leva em consideração, como apontado na Figura 6 do documento de Impugnação da STER, que a profundidade da costa piauiense é bastante rasa, quando comparado com os demais estados. Desta forma, para que não haja comprometimento do calado dos futuros canais de navegação para os navios característicos de cada terminal, dos projetos ora em estudo para implantação do Terminal Pesqueiro de Luís Correia, faz-se necessário para evitar redundância de trabalho.
- ii. Informamos ainda que a delimitação do bota-fora oceânico atende essas diretrizes, bem como, as adequações quanto à presença de áreas ambientalmente sensíveis, que serão mapeadas em oportunidade pela empresa executora da dragagem junto à empresa executora do monitoramento ambiental e fiscalização do contrato.
- iii. Quanto aos pretensos conflitos entre as informações do Projeto de Dragagem e o EIA/RIMA, alegados nos itens 29, 30 e 31, informamos que, o estudo ambiental foi concebido em fase de projeto preliminar independente para tal. Já na fase de licitação, quanto ao detalhamento do projeto executivo buscou-se uma solução mais eficiente e flexível, portanto, ajustáveis, caso necessário, aos aspectos tecnológicos e locais, para atender ao empreendimento proposto

quanto às futuras instalações que venham a ser implementadas no complexo portuário, sem interferir no escopo executivo delineado.

- iv. Cabe destacar, que todas as alterações foram informadas ao órgão ambiental no decorrer do procedimento de licenciamento ambiental, inclusive as alterações quanto a solução tecnológica proposta para cais, resultando na emissão da Licença de Instalação emitida no dia 27/03/2023, que por sua vez ratifica todas as condicionantes da Autorização para o Licenciamento Ambiental (ALA nº 23/22) do ICMBio, compartilhada na pasta “Arquivos Complementares”, disponibilizada aos licitantes no Edital Republicado nº 001/2023. Desta forma, a ausência da Licença de Instalação, no relançamento do Edital, não comprometeu as informações quanto as condicionantes ambientais, tendo em vista que a ALA já ter sido disponibilizada. Vale enfatizar que a emissão da ALA cumpre pré-requisito para o licenciamento de atividade em área de unidade conservação.
- v. Ainda no item 31, não há o que se falar em incompatibilidade entre informações do Projeto Executivo e o EIA RIMA, haja vista que a emissão das licenças confirmaram o atendimento do pré-requisitos legais inerentes a esse tipo de obra, portanto restam superados esses questionamentos. Quanto a mensuração dos custos envolvidos para realização da obra de dragagem questionados pela impetrante, cabe destacar que os valores encontram-se anexados em documento próprio junto ao edital de licitação. Ainda não há o que se falar em incompatibilidade do Edital com o EIA/RIMA, haja vista a natureza jurídica distinta entre ambos, sendo que o estudo ambiental ele é da fase preliminar de elaboração de projetos, que antecedem o projeto executivo, que, conforme já citado, já foi apresentado ao órgão licenciador.
- vi. Quanto a área de destinação do material dragado, não há o que se falar em incompatibilidades legais, tendo em vista que a atividade de dragagem é inerente e essencial para o funcionamento do Terminal Pesqueiro sendo uma atividade acessória à atividade principal objeto do licenciamento. Não há o que se comparar aos cases trazidos pela impetrante, pois ao contrário dos portos citados, o TPLC é uma estrutura de pequeno porte e baixo potencial de impacto quando comparado às tipologias previstas no Decreto Federal no 8.437/2015 que Regulamenta o disposto no art. 7º, caput, inciso XIV, alínea “h”, e parágrafo único, da Lei Complementar nº 140, de 8 de dezembro de 2011, para estabelecer as tipologias de empreendimentos e atividades cujo licenciamento ambiental será de competência da União. Nesta senda, cabe destacar que o TPLC não se enquadra como Porto Organizado na forma da lei supramencionada cujo licenciamento ambiental é da União (art. 3º, incisos I a VII). Quanto à área de destinação no bota-fora oceânico, apesar do volume de material dragado ser relativamente pequeno, procurou-se indicar uma distância que respeite os limites da APA Delta do Parnaíba e ao mesmo tempo apresente profundidade adequada para destinar o material de modo que não atrapalhe a expansão das atividades portuárias em fase de planejamento. Diante do exposto têm-se superado os questionamentos nos itens 32 a 37 quanto a justificativa técnica para o bota-fora oceânico ser estabelecido em distância de navegação de 20 MN.
- vii. No que tange ao questionamento constante no item 38, quanto à distância prevista para o bota-fora diferir do Anteprojeto, vale ressaltar que o anteprojeto é um esboço do projeto, desenvolvido a partir de estudos técnicos preliminares, podendo sofrer alterações no decurso da construção dos projetos definitivos.

CONCLUSÃO: Deverão ser mantidas as condições de disposição de material de dragagem em área de bota-fora oceânico, obedecendo-se as regras estabelecidas em projeto e no Edital.

49. Subsidiariamente, na remota hipótese de não serem acolhidos os pedidos formulados nos CAPÍTULOS IV.A e IV.B da presente IMPUGNAÇÃO, requer-se a substituição da unidade de preço de transporte do material dragado para o bota-fora oceânico de M3 para M3 x MN (metros cúbicos vezes milhas náuticas).

RESPOSTA AO ITEM:

- viii. Na composição do custo unitário da dragagem (R\$/m³), foi utilizada a distância de transporte em Milhas Náuticas – MN, em consonância ao local de disposição definido e, portanto, não se faz necessária a alteração.

CONCLUSÃO: As medições das atividades de dragagem serão por metro cúbico, conforme estabelecido em projeto, planilha de preços e Edital.

“IMPUGNAÇÕES ADICIONAIS: OMISSÕES E INCONSISTÊNCIAS DOS DEMAIS DOCUMENTOS ANEXOS AO EDITAL”

RESPOSTA AO ITEM:

A empresa apresenta ao final de seu pedido de impugnação os seguintes temas adicionais:

- i. Inclusão na planilha de preços de item para remuneração do levantamento batimétrico final – Categoria A, a ser realizado pela empresa contratada;

Avaliação: As planilhas de preço estão adequadas e não poderão ser adequadas às necessidades de cada proponente.

- ii. Inclusão na planilha de preços de item para remuneração dos serviços de simulação de manobra, a ser realizado pela empresa contratada;

Avaliação: Ressalta-se que a simulação de manobra não foi exigida pela Marinha do Brasil, para esta fase, conforme parecer da Capitania dos Portos juntado ao processo (pasta Arquivos Complementares/Licitações e Autorizações), portanto a simulação e o projeto de balizamento será objeto de outra contratação.

- iii. Solicitação de informações adicionais de estudos para caracterizar o solo;

Avaliação: Todos os documentos necessários para esta fase já foram disponibilizados no drive aos licitantes, a partir da republicação do Edital.

- iv. Inclusão de itens para remuneração de atividades relacionadas à mobilização e desmobilização de equipamentos principais (flutuantes, rebocadores, guindastes, etc) e para instalação, operação e manutenção do canteiro de obras;

Avaliação: As planilhas de preço considera os itens necessários e não poderão ser adequadas às necessidades de cada proponente.

- v. Inclusão de lista dos documentos que compõem os projetos executivos;

Avaliação: Todos os documentos necessários para esta fase já foram disponibilizados no portal de licitações da Investe Piauí.

- vi. Inclusão de mecanismo para o adequado tratamento tema relacionado ao assoreamento durante a dragagem;

Avaliação: As produtividades estabelecidas no projeto executivo consideram todos os fatores que afetam a execução da dragagem, as empresas proponentes deverão considerar todos esses fatores para estabelecimento dos seus custos e preços que deverão ser suficientes para remunerar eventual assoreamento durante a dragagem.

- vii. Fornecimento de todas as seções utilizadas para cálculo do volume de dragagem;

Avaliação: Foram fornecidas todas as informações necessárias para avaliação das empresas para a execução das atividades de dragagem definidas. Ainda, antes do início dos serviços, será efetuado o levantamento batimétrico primitivo que terá a função de servir como base para as medições do projeto.

50. Por fim, requer-se o acolhimento da presente IMPUGNAÇÃO para que sejam retificados os pontos do EDITAL especificados nos itens "i" a "xi" do CAPÍTULO V desta peça.

RESPOSTA AO ITEM:

Considerando todos os temas expostos acima, entendemos que não deve ser acolhida a presente Impugnação.

Florianópolis, 31 de março de 2023.

Diretor Técnico

Spectrah Oceanografia e Meio Ambiente