

Zimbra

licitacao@obras.rj.gov.br

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO PE 01/2024 PAVIMENTAÇÃO E SINALIZAÇÃO - BARRA MANSA - SEIOP

De : Dimensional - Jeanne Santos
<jeannes@dimensionalengenharia.com>

seg., 19 de ago. de 2024 - 14:54

Assunto : PEDIDO DE ESCLARECIMENTO PE 01/2024
PAVIMENTAÇÃO E SINALIZAÇÃO - BARRA MANSA
- SEIOP

 2 anexos

Para : licitacao@obras.rj.gov.br

Cc : Time Q&P Dimensional
<timeqp@dimensionalengenharia.com>,
TimeAsfaltoLiso
<timeasfaltoliso@dimensionalengenharia.com>,
Time Orçamento
<timeorcamento@dimensionalengenharia.com>

À

Secretaria de Estado de Infraestrutura e Obras Públicas - SEIOP
Comissão Permanente de Licitação

REF.: **ESCLARECIMENTOS PE Nº 01/2024**

OBJETO: CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA EM SERVIÇOS COMUNS DE ENGENHARIA PARA RECUPERAÇÃO DE PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA E SINALIZAÇÃO EM VÁRIAS RUAS DO MUNICÍPIO DE BARRA MANSA/RJ, na forma estabelecida neste Edital e seus anexos.

Prezados. Boa Tarde!

A **DIMENSIONAL ENGENHARIA LTDA.**, estabelecida na Rua Sete de Setembro, Nº 98 - Sl. 605, Centro - Rio de Janeiro/RJ, inscrita no CNPJ sob o nº 00.299.904/0001-60, vem pelo presente, imbuída no seu mais elevado espírito colaborativo e de parceria, apresentar, tempestivamente, com base na legislação regente, o esclarecimento acerca dos itens em anexo do instrumento editalício

Preliminarmente, cumpre aduzir que o objetivo principal da **DIMENSIONAL ENGENHARIA LTDA** para com este esclarecimento é cooperar com o aperfeiçoamento das regras editalícias que regem o presente certame, de modo que seja plena e satisfatoriamente atendido o interesse público

primário, não apenas durante a fase licitatória, mas, também, na fase contratual, haja vista que estar-se-á mitigando problemas futuros, passíveis de ocorrerem durante a contratação.

Desde já agradeço ficando no aguardo

Jeanne Darc
Coordenadora de Qualificação & Propostas (Q&P)
(21) 3544-5853 / (21) 9 9874-0673



 **Esclarecimentos.pdf**
2 MB

Rio de Janeiro, 19 de agosto de 2024

À

GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA E OBRAS PÚBLICAS
COMISSÃO PERMANENTE DE CONTRATAÇÃO, PREGOEIROS E EQUIPE DE
APOIO

Ref.: PREGÃO ELETRÔNICO Nº 001/2024 (PROCESSO SEI-330018/000053/2023)

“CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA EM SERVIÇOS COMUNS DE ENGENHARIA PARA RECUPERAÇÃO DE PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA E SINALIZAÇÃO EM VÁRIAS RUAS DO MUNICÍPIO DE BARRA MANSÁ/RJ”.

Ass.: Pedido de Esclarecimentos (Item 11.1 do Edital)

A **DIMENSIONAL ENGENHARIA LTDA.**, estabelecida na Rua Sete de Setembro, Nº 98 - Sl. 605, Centro - Rio de Janeiro/RJ, inscrita no CNPJ sob o nº 00.299.904/0001-60, vem pelo presente, imbuída no seu mais elevado **espírito colaborativo e de parceria**, solicitar, tempestivamente, com base na legislação regente, esclarecimentos acerca dos itens abaixo, do instrumento editalício:

Preliminarmente, cumpre aduzir que o objetivo principal da **DIMENSIONAL ENGENHARIA LTDA** para com este Pedido de Esclarecimentos é cooperar com o aperfeiçoamento das regras editalícias que regem o presente certame, de modo que seja plena e satisfatoriamente atendido o interesse público primário, não apenas durante a fase licitatória, mas, também, na fase contratual, haja vista que estar-se-á mitigando problemas futuros, passíveis de ocorrerem durante a contratação.



QUESTIONAMENTO 1:

Considerando a alta dos preços dos insumos nos últimos meses, em especial insumos asfálticos, e, considerando ainda que a data base do orçamento é MAIO/2024, e que já estão disponíveis catálogos de preços mais atualizados, solicita-se a atualização da data do orçamento para maior seguridade, equilíbrio e, conseqüentemente possibilidade da oferta de proposta mais vantajosa a Contratante.

QUESTIONAMENTO 2:

Haverá necessidade de desapropriação de áreas para a execução dos serviços presentes nesta contratação?

Caso positivo, a Contratante será a responsável por entregar todas as áreas livres e desimpedidas para a perfeita consecução contratual. Está correto este entendimento?

QUESTIONAMENTO 3:

Não há previsão na Planilha Orçamentária, a remuneração de diversos itens de apoio e necessários a execução da pavimentação, tais como: disponibilização de minicarregadeira com vassoura mecânica, compressor de ar, dentre outros. Sendo assim, reforça-se a inclusão das estruturas de apoio, condizentes com a realidade fática dos serviços e condições locais das obras.

QUESTIONAMENTO 4:

Entendemos que não será necessária a remoção, remanejamento de postes, cercas, redes de água, esgoto, telefonia e internet, visto que não há previsão de remuneração desse serviço na planilha orçamentária, assim como não há no Edital e seus anexos, projetos descrevendo e localizando todas as interferências e caso se verifique a necessidade da



realização destes serviços, seus custos correrão por conta da Contratante. Está correto nosso entendimento?

Caso as obras sejam impactadas por atrasos decorrentes dos processos de remanejamento dessas interferências, como serão remunerados os custos de equipamentos e mão de obra, parados, e demais custos correlatos inerentes a ociosidade?

QUESTIONAMENTO 5:

Considerando que a política de preços vigente no país, para os INSUMOS ASFÁLTICOS, prevê a livre flutuação, cujo fornecimento é parte integrante e importante do escopo da Contratação, bem como o Edital e seus anexos não abarcaram cláusula específica para mitigar tal risco iminente de desequilíbrio.

A Petrobras, na qualidade de produtora exclusiva da matéria prima, divulga os reajustes dos insumos asfálticos, em especial o cimento asfáltico de petróleo – CAP, de forma mensal, insumo utilizado em grande escala na execução de contratos de pavimentação asfáltica.

Diante da referida exclusividade, a Petrobras acaba por regular o preço dos produtos derivados do petróleo praticados no mercado nacional, fato que foge totalmente ao controle dos distribuidores e consumidores em geral.

Na certeza da atenção da i. Comissão de Licitação, quanto ao presente fato narrado, sob os princípios da legalidade, razoabilidade e boa-fé objetiva, há possibilidade de prever um critério específico e pré-definido em edital com fins de reequilíbrio econômico-financeiro dos INSUMOS ASFÁLTICOS, caso os mesmos sofram variações bruscas – para mais ou para menos - após a entrega das propostas?

Adicionalmente, se solicita a ratificação de que, mesmo em não havendo um critério pré-definido, haverá o reequilíbrio contratual em função da variação futura do preço do CAP.

QUESTIONAMENTO 6:

Considerando que não consta no Edital e nem em seus anexos, ensaios de deflexão da pista de rolamento e avaliações estruturais do pavimento existente.



Considerando que as soluções adotadas neste certame foram fundamentadas a partir de um Projeto Básico e apenas da análise visual do trecho.

Pergunta-se:

6.1. A Contratante possui ensaios de deflexão da pista de rolamento e/ou outras avaliações estruturais do pavimento existente que tenham subsidiado as soluções e serviços deste Edital? Caso positivo, solicitamos a disponibilização destes documentos.

6.2. Há anotação de responsabilidade técnica – ART - sobre o projeto Básico? Caso positivo, solicitamos sua disponibilização.

6.3. Nessa ART, consta a responsabilidade sobre o Projeto Básico e o Projeto Executivo? Desta forma, a Contratante e seus profissionais assumirão total responsabilidade técnica sobre a solução de projeto e suas consequências?

6.4. As soluções apresentadas no rol de documentos acostados ao Edital são aderentes e adequadas à realidade fática atual do corpo estradal, acima de uma dúvida razoável e consubstanciado em projeto baseado em ensaios mais estruturantes? Cabe o questionamento pois, caso as soluções não sejam adequadas, poderá ter uma redução sensível da vida útil da intervenção ou, ainda, caso o projeto evolua para um nível Executivo, inviabilize a execução dos serviços por mudar totalmente a concepção adotada.

6.5. A Contratante possui a certeza de que eventuais modificações qualitativas da futura contratação, respeitarão o entendimento vigente das Cortes de Contas, se limitando a 25% do valor da contratação, sem compensação entre acréscimos e supressões para efeito deste cálculo?

6.6. Entendemos que a Contratante é a responsável pelo Projeto Executivo e que este será disponibilizado previamente ao início dos serviços. Está correto o nosso entendimento?



QUESTIONAMENTO 7:

Foi acostado ao edital um relatório fotográfico das ruas que receberão pavimentação em CBUQ, escopo de contratação deste certame. No entanto, ao analisar o relatório, foi constatado que em diversos logradouros não há presença de pavimento flexível (CBUQ) existente, ou seja, a vi encontra-se in natura, conforme exemplo abaixo:



COORDENADAS INÍCIO: -22.556286, -44.196719
COORDENADAS FINAL: -22.559157, -44.189185

COORDENADAS INÍCIO: -22.586309, -44.192772
COORDENADAS FINAL: -22.583501, -44.194337

Para garantir a durabilidade e a eficácia do pavimento asfáltico, é fundamental evitar a aplicação direta sobre solo in natura. O solo in natura, ou solo virgem, não possui características



necessárias para suportar o tráfego e as cargas previstas, além de ser suscetível a problemas como compactação inadequada e variações na umidade.

É recomendável a preparação adequada do solo para a pavimentação. A aplicação direta sobre solo in natura pode levar a deformações, fissuras e falhas estruturais no pavimento devido à sua falta de estabilidade e resistência. Para evitar esses problemas, é necessário realizar um tratamento preliminar do solo, que inclui compactação, estabilização e, em alguns casos, a aplicação de camadas intermediárias como sub-base e base estabilizada. Esses procedimentos garantem uma fundação sólida e uniforme, aumentando a durabilidade e a performance do pavimento asfáltico.

Isto posto, pergunta-se:

- 7.1. Foram realizados ensaios e testes deflectométricos dos logradouros que compõem o escopo contratual? Caso positivo, solicita-se o envio destes ensaios.
- 7.2. Foram realizadas janelas de inspeção com a caracterização do perfil estrutural do pavimento existente? Caso positivo, solicitasse o envio.
- 7.3. Na ausência dos ensaios mencionados, há a possibilidade de redução da vida útil do pavimento, uma vez que não se pode garantir com total certeza de que a solução proposta no Termo de Referência assegurará o suporte e a qualidade desejados após a aplicação. Portanto, entendemos que a responsabilidade por soluções inadequadas que venham a causar patologias no pavimento e redução da vida útil, não recairá sobre a Contratada. Está correto nosso entendimento?

Adicionalmente, cabe questionar se foi realizado estudo hidrológico e pluviométrico dos locais que receberão pavimento asfáltico, uma vez que, com o novo pavimento, a permeabilidade do solo será comprometida, sendo necessária a inclusão de elementos de drenagem.

QUESTIONAMENTO 8:

Ainda quanto ao Relatório fotográfico, nota-se também que em diversos logradouros a via é constituída de pavimento em intertravados, conforme exemplo abaixo:





RUA NORBERTO FRÓES DE ANDRADE
COORDENADAS INÍCIO: -22,53436, -44,16941
COORDENADAS FINAL: -22,53209, -44,16719

É importante salientar que a pavimentação asfáltica diretamente sobre intertravados de concreto não é recomendada devido a várias razões técnicas e de desempenho.

Os intertravados de concreto são projetados para permitir o escoamento da água e promover a permeabilidade do solo, características que não são compatíveis com a pavimentação asfáltica. A aplicação de asfalto sobre intertravados pode obstruir esses mecanismos naturais, levando ao acúmulo de água e eventual degradação da estrutura.



Além disso, os intertravados proporcionam uma superfície irregular e segmentada, o que pode comprometer a aderência e a uniformidade do asfalto. A falta de uma base uniforme e contínua pode resultar em falhas estruturais, como fissuras e deslizamentos, comprometer a durabilidade do pavimento e aumentar a necessidade de manutenção.

Dessa forma, se faz necessária a remoção dos intertravados e o preparo da fundação, criando uma superfície estável e uniforme que possa suportar o peso e as tensões aplicadas pelo tráfego. Esse procedimento assegura que o pavimento asfáltico tenha uma base adequada para sua aplicação, promovendo sua durabilidade e funcionalidade a longo prazo.

Isto posto, pergunta-se:

- 8.1. Foram realizados ensaios e testes deflectométricos dos logradouros que compõem o escopo contratual? Caso positivo, solicita-se o envio destes ensaios.
- 8.2. Foram realizadas janelas de inspeção com a caracterização do perfil estrutural do pavimento existente? Caso positivo, solicitasse o envio.
- 8.3. Na ausência dos ensaios mencionados, há a possibilidade de redução da vida útil do pavimento, uma vez que não se pode garantir com total certeza de que a solução proposta no Termo de Referência assegurará o suporte e a qualidade desejados após a aplicação. Portanto, entendemos que a responsabilidade por soluções inadequadas que venham a causar patologias no pavimento e redução da vida útil, não recairá sobre a Contratada. Está correto nosso entendimento?

Adicionalmente, cabe questionar se foi realizado estudo hidrológico e pluviométrico dos locais que receberão pavimento asfáltico, uma vez que, com o novo pavimento, a permeabilidade do solo será comprometida, sendo necessária a inclusão de elementos de drenagem.

QUESTIONAMENTO 9:

Nota-se ainda que em diversos logradouros a via é constituída de pavimento em paralelepípedos, conforme exemplo abaixo:





COORDENADAS INÍCIO: -22.532435, -44.189384
COORDENADAS FINAL: -22.530661, -44.189535

Assim como nos casos de pavimento em intertravado de concreto, é importante salientar que a pavimentação asfáltica diretamente sobre paralelepípedos não é recomendada devido a várias razões técnicas e de desempenho.

Os paralelepípedos são projetados para permitir o escoamento da água e promover a permeabilidade do solo, características que não são compatíveis com a pavimentação asfáltica.



A aplicação de asfalto sobre paralelepípedos pode obstruir esses mecanismos naturais, levando ao acúmulo de água e eventual degradação da estrutura.

Além disso, os paralelepípedos proporcionam uma superfície irregular e segmentada, o que pode comprometer a aderência e a uniformidade do asfalto. A falta de uma base uniforme e contínua pode resultar em falhas estruturais, como fissuras e deslizamentos, comprometer a durabilidade do pavimento e aumentar a necessidade de manutenção.

Dessa forma, se faz necessária a remoção dos paralelepípedos e o preparo da fundação, criando uma superfície estável e uniforme que possa suportar o peso e as tensões aplicadas pelo tráfego. Esse procedimento assegura que o pavimento asfáltico tenha uma base adequada para sua aplicação, promovendo sua durabilidade e funcionalidade a longo prazo.

Isto posto, pergunta-se:

9.1. Foram realizados ensaios e testes deflectométricos dos logradouros que compõem o escopo contratual? Caso positivo, solicita-se o envio destes ensaios.

9.2. Foram realizadas janelas de inspeção com a caracterização do perfil estrutural do pavimento existente? Caso positivo, solicitasse o envio.

9.3. Na ausência dos ensaios mencionados, há a possibilidade de redução da vida útil do pavimento, uma vez que não se pode garantir com total certeza de que a solução proposta no Termo de Referência assegurará o suporte e a qualidade desejados após a aplicação. Portanto, entendemos que a responsabilidade por soluções inadequadas que venham a causar patologias no pavimento e redução da vida útil, não recairá sobre a Contratada. Está correto nosso entendimento?

Adicionalmente, cabe questionar se foi realizado estudo hidrológico e pluviométrico dos locais que receberão pavimento asfáltico, uma vez que, com o novo pavimento, a permeabilidade do solo será comprometida, sendo necessária a inclusão de elementos de drenagem.



QUESTIONAMENTO 10:

Pode-se notar também que em diversos logradouros o pavimento flexível existente (CBUQ) possui grandes patologias, tais como couro de jacaré, conforme imagem abaixo:



COORDENADAS INÍCIO: -22.520610, -44.194486

COORDENADAS FINAL: -22.518912, -44.19534

Considerando as imagens colocadas acima, pergunta-se:

- 10.1. Foram realizados ensaios e testes deflectométricos dos logradouros que compõem o escopo contratual? Caso positivo, solicita-se o envio destes ensaios.
- 10.2. Foram realizadas janelas de inspeção com a caracterização do perfil estrutural do pavimento existente? Caso positivo, solicitasse o envio.



10.3. Na ausência dos ensaios mencionados, há a possibilidade de redução da vida útil do pavimento, uma vez que não se pode garantir com total certeza de que a solução proposta no Termo de Referência assegurará o suporte e a qualidade desejados após a aplicação. Portanto, entendemos que a responsabilidade por soluções inadequadas que venham a causar patologias no pavimento e redução da vida útil, não recairá sobre a Contratada. Está correto nosso entendimento?

QUESTIONAMENTO 11:

E, em algumas ruas, nota-se a presença de diversos veículos estacionados ao longo das vias, o que poderá acarretar atrasos e perdas de produtividade da Contratada.

Entendemos que o aviso prévio aos proprietários, bem como a remoção dos veículos através de reboque, será de responsabilidade da Contratante. Está correto nosso entendimento?

Caso negativo, como a Contratada será remunerada pela perda de produtividade, mão de obra e equipamentos ociosos decorrentes deste tipo de intercorrência?

QUESTIONAMENTO 12:

Ao analisarmos a memória de cálculo, mais precisamente o item 2.1.1, temos:

ITEM	EMOP	DESCRIÇÃO				UNIDADE	QUANTIDADE
2.1.1	04.005.0161-0	TRANSPORTE DE CARGA DE QUALQUER NATUREZA, EXCLUSIVE AS DESPESAS DE CARGA E DESCARGA, TANTO DE ESPERA DO CAMINHÃO COMO DO SERVENTE OU EQUIPAMENTO AUXILIAR, A VELOCIDADE MÉDIA DE 40KM/H, EM CAMINHÃO BASCULANTE A ÓLEO DIESEL, COM CAPACIDADE ÚTIL DE 17T				T x KM	3.143.727,13
ELEMENTO		VOLUME		PESO ESP	TOTAL	Distância (km)	OBS: TOTAL
Fresa e CBUQ		ÁREA	ESPESSURA				
	FRESA	302.142,71	0,05	2,30	34.746,41	10,00	347.464,11
	CBUQ	374.082,01	0,05	2,30	43.019,43	65,00	2.796.263,02
						TOTAL	3.143.727,13



O mapa anexado, conforme demonstrado acima, está ilegível, não sendo possível ter total entendimento do local adotado.

Dessa forma, não consta nos anexos ao Edital, mapas demonstrando a localização de pedreiras, usinas de asfalto, local de bota-fora, dentre outros, com as distâncias de transporte para mencionadas na memória de cálculo.

Assim, questiona-se:

12.1. Quais os critérios adotados para considerar, em ambos os lotes, as distâncias de 10 km para transporte do material fresado e 65 km para transporte do CBUQ?

12.2 Caso a distância praticada seja menor ou maior que a prevista, a contratada será remunerada pela distância real ou pela estimada na memória de cálculo dos lotes?

QUESTIONAMENTO 13:

Ainda ao que se diz respeito ao transporte de carga de qualquer natureza, foi adotado o item do catálogo EMOP 04.005.0161-0 – TRANSPORTE DE CARGA DE QUALQUER NATUREZA, EXCLUSIVE AS DESPESAS DE CARGA E DESCARGA, TANTO DE ESPERA DO CAMINHAO COMO DO SERVENTE OU EQUIPAMENTO AUXILIAR, **A VELOCIDADE MEDIA DE 40KM/H**, EM CAMINHAO BASCULANTE A OLEO DIESEL, COM CAPACIDADE UTIL DE17T, EM CAMINHAO BASCULANTE A OLEO DIESEL, COM CAPACIDADE UTIL DE17T.

Cabe destacar que não foi encontrado no rol de documentos do certame, estudo de tráfego ou sequer um critério empírico da definição da velocidade média adotada.

Se analisarmos somente os locais de intervenção, observamos diversos trechos sinuosos, com muitos aclives e declives e diversas ruas sem pavimentação, além de DMTs de 10 km e 65 km, sendo praticamente impossível realizar transporte a uma velocidade de 40km/h.

Considerando que o transporte será realizado por caminhões pesados e que a geologia local acidentada, a falta de pavimentação em alguns trechos e que as vias que ligam ao trecho de execução são vias simples, ou seja, de mão dupla com uma única pista para trafegar, tais fatores influenciarão diretamente na redução das velocidades de transporte, além de considerar outros fatores que impactam de sobremaneira no tempo de transporte dos materiais em obras



de recuperação de pavimentação e implantação do corpo estradal, como no caso em tela, fatores estes, abarcados pelos principais catálogos de referência de obras públicas, entre eles o DNIT, que em seu MANUAL DE CUSTOS RODOVIÁRIOS - VOLUME 1 - METODOLOGIA E CONCEITOS, de 2003, traz no item 5.4 - OPERAÇÕES DE TRANSPORTE, a seguinte explicação:

5.4.1 TRANSPORTE LOCAL

Os transportes locais são aqueles realizados no âmbito da obra para o deslocamento dos materiais necessários à execução das diversas etapas de serviço.

A produção do equipamento de transporte depende do tipo de Rodovia e da distância percorrida, as quais irão determinar a velocidade média de trajeto.

A produção, também, é dependente dos tempos gastos em manobras para carga e descarga e dos tempos de carga e descarga.

Sendo assim, na metodologia a ser usada para o cálculo dos custos unitários dos transportes locais, além do tempo gasto no trajeto entre o ponto de origem e de chegada, a parcela depende também do tempo de manobra, carga e descarga.

Isto posto, cabe questionar a premissa adotada para a adoção da velocidade de transporte de 40Km/h, presente na planilha orçamentária.

QUESTIONAMENTO 14:

Os trechos fresados deverão ser recapeados no mesmo dia ou poderá haver uma janela de alguns dias entre os serviços? Caso positivo, de quantos dias?

Tal resposta é de fundamental importância pois modifica completamente a logística da contratada e influencia significativamente a produtividade e, conseqüentemente, os preços ofertados para execução dos serviços.

QUESTIONAMENTO 15:

Haverá exposição do trabalhador a agentes físicos, químicos ou biológicos em circunstâncias prejudiciais à saúde?



Caso positivo, podemos entender que será previamente acrescida na mão de obra prevista na planilha orçamentária, o custo com o adicional de insalubridade ou periculosidade, artigo 189 da consolidação das Leis de Trabalho – CLT?

QUESTIONAMENTO 16:

De acordo com a definição segundo a Lei 12.305/2010 abaixo, todas as pessoas e empresas que geram resíduos são consideradas como Geradoras de Resíduos Sólidos. Ou seja, independente do ramo de atuação, se público ou privado, sem exceção, todas elas geram resíduos. Dessa forma, são consideradas por Lei no Brasil como Geradoras de Resíduos Sólidos.

Lei 12.305/2010 Art. 3º Inciso IX – Geradores de Resíduos Sólidos: *peças físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, que geram resíduos sólidos por meio de suas atividades, nelas incluído o consumo;*

No Site do INEA - **NORMA OPERACIONAL PARA O SISTEMA ONLINE DE MANIFESTO DE TRANSPORTE DE RESÍDUOS – SISTEMA MTR**, no item **3 DEFINIÇÕES**, consta os termos/siglas e seus respectivos objetivo, conforme quadro abaixo:

3. DEFINIÇÕES

TERMO / SIGLA	OBJETO
Destinador Final	Pessoa física ou jurídica responsável pela destinação final ambientalmente adequada de resíduos (reutilização, reciclagem, compostagem, recuperação e aproveitamento energético ou disposição final, entre outros).
Geradores de Resíduos Sólidos	Pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, que geram resíduos sólidos por meio de suas atividades, nelas incluído o consumo.



Transportador		Pessoa física ou jurídica que realiza o transporte de resíduos.		
Código: NOP-INEA-35	Ato de aprovação: Resolução Conema nº 79	Data de aprovação: 07/03/2018	Data de publicação: - 13/03/2018	Revisão: 0

Conforme Site do INEA – Manifesto de Transporte de Resíduos (MTR) – Procedimento item 4, consta que: **“O gerador deve preencher todos os campos do MTR, excetuando-se, se necessário, os campos de placa do veículo, nome do motorista e data do transporte, que podem ser preenchidos manualmente na saída do veículo com a carga de resíduo(s)”**.

Conforme à NOP – INEA – 35 – Ato de CONEMA nº 79, Geradores de Resíduos Sólidos: Pessoas ou **jurídicas**, de **direito público** ou privado, que geram resíduos sólidos por meio de suas atividades, nelas incluindo o consumo.

Conforme site do INEA – página Manifesto de Transporte de Resíduos (MTR) – Perguntas Frequentes, consta que:

Pergunta	Resposta do INEA
47 - Sou uma empresa de construção civil e executo várias obras no Estado do Rio de Janeiro. Posso emitir o manifesto das obras que faço pelo cadastro da minha empresa.	Não, o Inea considera como gerador do resíduo o dono do espaço onde a obra é executada.

Conforme site do INEA - Manifesto de Transporte de Resíduos (MTR)

O Manifesto de Transporte de Resíduos (MTR) é um documento obrigatório que registra informações do transporte de resíduos desde a fonte geradora até a sua destinação final. Através desse registro é possível monitorar a geração, o transporte e a destinação adequada dos resíduos sólidos no Estado do Rio de Janeiro.

O MTR é gerado através de um sistema totalmente online, no qual



o requerente/usuário faz o seu cadastro e, em seguida, insere as informações sobre os resíduos que transporta. A nova regulamentação, que estabelece a metodologia e que substitui a DZ-1310, é a Norma Operacional para o Sistema Online de Manifesto de Transporte de Resíduos – [NOP Inea 35 - Sistema MTR](#), aprovada pela Resolução Conema Nº 79, que estabelece as condições de controle da geração, transporte e destinação adequados de resíduos no Estado do Rio de Janeiro.

PROCEDIMENTOS

1. As atividades geradoras, transportadoras, armazenadoras temporárias e destinadoras de resíduos deverão cadastrar-se no Sistema MTR: www.inea.rj.gov.br/mtr.

2. O sistema enviará para o e-mail cadastrado uma “Senha de Acesso”, que deverá ser digitada juntamente com o código de acesso e o CNPJ do usuário (para pessoa jurídica), ou CPF (para pessoa física).

3. O Sistema MTR permite que o próprio usuário solicite, diretamente, o cadastro de mais de uma unidade para um mesmo CNPJ ou CPF.

4. O gerador deve preencher todos os campos do MTR, excetuando-se, se necessário, os campos de placa do veículo, nome do motorista e data do transporte, que podem ser preenchidos manualmente na saída do veículo com a carga de resíduo(s).

5. O Sistema MTR disponibiliza uma listagem com as nomenclaturas dos Resíduos e Rejeitos, conforme a legislação vigente (Instrução Normativa 13/2012 do IBAMA), bem como indicações pré-formatadas referentes à classificação, estado físico e os tipos de acondicionamento dos mesmos e tecnologias de destinação final.

6. Após a geração do MTR, uma via deve ser impressa para ser entregue, obrigatoriamente, ao transportador, que deverá mantê-la durante todo o transporte.

7. O destinador deve fazer o recebimento da carga de resíduos no Sistema MTR em um prazo de até 7 (sete) dias após o recebimento da carga em sua unidade, procedendo à baixa dos respectivos MTRs e aos ajustes e correções que se fizerem necessários.



No Site também informa que “**O gerador deve preencher todos os campos do MTR, excetuando-se, se necessário, os campos de placa do veículo, nome do motorista e data do transporte, e que após a geração do MTR, uma via deve ser impressa para ser entregue, obrigatoriamente, ao transportador, que deverá mantê-la durante todo o transporte.**”.

Desta forma, a fim de cumprir a legislação ambiental vigente, entendemos que é de obrigação da Contratante fornecer os manifestos à Contratada, que por sua vez transportará os resíduos ao destino final, e, após a destinação, a Contratada enviará juntamente com a medição, os manifestos dos resíduos recebidos pelo destinador e os certificados de destinação final (CDF). Está correto nosso entendimento?

QUESTIONAMENTO 17:

Tendo em vista que não há previsão de tempo no cronograma deste certame para obtenção das licenças pertinentes, entendemos que a ordem de início só será emitida após a obtenção de todas as licenças necessárias para o início das obras. Está correto este entendimento? Caso contrário, solicitamos maiores esclarecimentos.

A Contratada não poderá ser responsabilizada pela não obtenção de qualquer licença necessária para execução desta obra, inclusive as motivadas por razões técnicas relacionadas ao projeto básico, conceitos e premissas, impactos ambientais e questões jurídicas ou de qualquer ordem alheia a sua vontade. Está correto este entendimento?

QUESTIONAMENTO 18:

Foi constatado através de visitas in loco, a necessidade de retirada de tachas, tachões refletivos e outros elementos de sinalização viária, contudo, não consta na planilha orçamentária, a previsão para remuneração de retirada, recolocação e/ou fornecimento destes elementos.

Entende-se que caso necessário a retirada, recolocação e/ou fornecimento destes elementos, será previamente inserido no Orçamento mediante uma modificação contratual. Está correto este entendimento?



QUESTIONAMENTO 19:

Não consta na Planilha Orçamentária previsão para remuneração de retirada, fornecimento e colocação de placas de sinalização vertical e chapas de aço para passagem provisória de veículos e transeuntes. Sendo assim, entendemos que caso necessário a realização destes serviços, serão inseridos previamente na planilha orçamentária durante a execução das obras. Está correto nosso entendimento?

QUESTIONAMENTO 20:

É mencionado no item 4.2.5 RESPONSABILIDADE DO MUNICÍPIO, do anexo ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR:

“d) Caberá ao Município o fornecimento de todo o material ou a execução dos serviços auxiliares necessários à consecução do objeto contratado, cuja previsão não esteja contemplada no projeto básico original.”

Sendo assim, entendemos que todos os serviços e materiais dos quais não estão contemplados no referido edital e seus anexos correrão às expensas do Município de Barra Mansa, assim como a obrigação de fornecer e executar esses serviços. Está correto nosso entendimento?

Caso positivo, entendemos que os serviços, enquanto executados pelo Município, não impactarão no andamento das atividades da Contratada. Está correto nosso entendimento?

Caso os serviços impactem diretamente na produtividade, causando ociosidade de mão de obra e equipamentos, como a Contratada será remunerada?



QUESTIONAMENTO 21:

Ainda no item 4.2.5 RESPONSABILIDADE DO MUNICÍPIO, do anexo ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR, é descrito que:

“e) Caberá ao Município a verificação prévia das informações contidas no projeto básico, de modo que estejam fidedignas face ao local da execução da obra, com intuito de se evitar possíveis interferências técnicas que impeçam à execução”.

Dessa forma, pergunta-se: tal verificação já foi realizada pelo município? Caso positivo, solicita-se o envio de análise prévia realizada pelo Município.

QUESTIONAMENTO 22:

É mencionado no subitem 6.10.2 – RESPONSABILIDADES DA CONTRATADA:

“ A CONTRATADA se responsabilizará pela segurança do trabalho de seus funcionários e pelos atos por eles praticados, responsabilizando-se, ainda, por eventuais danos pessoais e materiais causados por/a terceiros;*

[...]

** Promover medidas de proteção para a redução ou neutralização dos riscos ocupacionais aos seus empregados (Saúde e Segurança do Trabalho), bem como fornecer os equipamentos de proteção individuais - EPI ' s necessários (quando se aplicar), fiscalizando e exigindo que eles cumpram as normas e procedimentos destinados à preservação de sua integridade física;*

[...]

Adotar todas as providências e assumir todas as obrigações estabelecidas na legislação específica de acidente do trabalho,



quando, em ocorrência da espécie, forem vítimas os seus técnicos e empregados, no desempenho dos serviços ou em conexão com eles;”.

Tendo em vista as obrigações supracitadas, a quantidade de colaboradores, o grau de risco, complexidade das atividades, e, considerando a NR 4, será necessária a contratação de equipe de Segurança do Trabalho em tempo integral.

Como a Contratada será remunerada, visto que não há previsão na memória de cálculo para contratação de Técnicos de Segurança do Trabalho?

QUESTIONAMENTO 23:

As obras licitadas impactarão na rotina dos moradores e usuários das vias, com possíveis alterações de rotas, vias, além da possibilidade de causar possíveis transtornos aos residentes e visitantes.

Com isso, entendemos que se faz necessário a utilização de equipes de assistência socioambiental para que seja realizado trabalho de conscientização breve aos moradores e transeuntes quanto as obras, vislumbrando as melhorias e a otimização da qualidade de vida advinda dessas atividades.

Pergunta-se:

23.1. A Contratante será responsável pelo trabalho socioambiental e de conscientização da população quanto aos impactos gerados pelas obras? Caso negativo, como a Contratada será remunerada por esses custos?



Por fim, a **DIMENSIONAL ENGENHARIA LTDA** registra ser imperioso que as respostas aos questionamentos supra sejam conferidas na maior brevidade possível, pois, do contrário, restará insuficiente o prazo legalmente previsto para a formulação das propostas em respeito aos princípios norteadores do direito administrativo, tais como da legalidade, competitividade, razoabilidade, publicidade, além da busca da proposta mais vantajosa, dentre outros, ou, alternativamente, que o certâmen seja prorrogado com a devida reabertura de seu prazo, após o envio dos pertinentes esclarecimentos.

Atenciosamente,
DIMENSIONAL ENGENHARIA LTDA





Governo do Estado do Rio de Janeiro
Secretaria de Estado de Infraestrutura e Obras Públicas
Subsecretaria de Projetos de Engenharia

À COMISPC,

Prezados,

EDITAL DE LICITAÇÃO: PREGÃO ELETRÔNICO nº 01/2024.

OBJETO:

CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA EM SERVIÇOS COMUNS DE ENGENHARIA PARA RECUPERAÇÃO DE PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA E SINALIZAÇÃO EM VÁRIAS RUAS DO MUNICÍPIO DE BARRA MANSARJ

A DIMENSIONAL ENGENHARIA LTDA.

QUESTIONAMENTO 1:

Considerando a alta dos preços dos insumos nos últimos meses, em especial insumos asfálticos, e, considerando ainda que a data base do orçamento é MAIO/2024, e que já estão disponíveis catálogos de preços mais atualizados, solicita-se a atualização da data do orçamento para maior seguridade, equilíbrio e, conseqüentemente possibilidade da oferta de proposta mais vantajosa a Contratante.

Resposta:

Informamos que para o presente certame deverá ser considerado o 10 Maio/2024. Na fase de execução da obra, caso haja verificação de desequilíbrio unilateral do contrato por variação desproporcional, esta deverá ser apresentada para a comissão de fiscalização para apreciação da mesma.

QUESTIONAMENTO 2:

Haverá necessidade de desapropriação de áreas para a execução dos serviços presentes nesta contratação?

Caso positivo, a Contratante será a responsável por entregar todas as áreas livres e desimpedidas para a perfeita consecução contratual. Está correto este entendimento?

Resposta:

Não, conforme documento SEI 65003527, todas as áreas são de domínio público.

QUESTIONAMENTO 3:

Não há previsão na Planilha Orçamentária, a remuneração de diversos itens de apoio e necessários a execução da pavimentação, tais como: disponibilização de minicarregadeira com vassoura mecânica, compressor de ar, dentre outros. Sendo assim, reforça-se a inclusão das estruturas de apoio, condizentes com a realidade fática dos serviços e condições locais das obras.

Resposta:

Informamos que todos os serviços necessários para execução do objeto estão contemplados na planilha orçamentária.

QUESTIONAMENTO 4:

Entendemos que não será necessária a remoção, remanejamento de postes, cercas, redes de água, esgoto, telefonia e internet, visto que não há previsão de remuneração desse serviço na planilha orçamentária, assim como não há no Edital e seus anexos, projetos descrevendo e localizando todas as interferências e caso se verifique a necessidade da realização destes serviços, seus custos correrão por conta da Contratante. Está correto nosso entendimento? Caso as obras sejam impactadas por atrasos decorrentes dos processos de remanejamento dessas interferências, como serão remunerados os custos de equipamentos e mão de obra, parados, e demais custos correlatos inerentes a ociosidade?

Resposta:

Informamos que na fase de execução do contrato se qualquer interferência for identificada, ficará a cargo do município a solução da mesma. Qualquer custo de equipamento ou serviço adicional poderá ser apresentado para a comissão de fiscalização

QUESTIONAMENTO 5:

Considerando que a política de preços vigente no país, para os INSUMOS ASFÁLTICOS, prevê a livre flutuação, cujo fornecimento é parte integrante e importante do escopo da Contratação, bem como o Edital e seus anexos não abarcaram cláusula específica para mitigar tal risco iminente de desequilíbrio.

A Petrobras, na qualidade de produtora exclusiva da matéria prima, divulga os reajustes dos insumos asfálticos, em especial o cimento asfáltico de petróleo – CAP, de forma mensal, insumo utilizado em grande escala na execução de contratos de pavimentação asfáltica.

Diante da referida exclusividade, a Petrobras acaba por regular o preço dos produtos derivados do petróleo praticados no mercado nacional, fato que foge totalmente ao controle dos distribuidores e consumidores em geral.

Na certeza da atenção da i. Comissão de Licitação, quanto ao presente fato narrado, sob os princípios da legalidade, razoabilidade e boa-fé objetiva, há possibilidade de prever um critério específico e pré-definido em edital com fins de reequilíbrio econômico-financeiro dos INSUMOS ASFÁLTICOS, caso os mesmos sofram variações bruscas – para mais ou para menos - após a entrega das propostas?

Adicionalmente, se solicita a ratificação de que, mesmo em não havendo um critério prédefinido, haverá o reequilíbrio contratual em função da variação futura do preço do CAP.

Resposta:

Informamos que na fase de execução da obra, caso haja verificação de desequilíbrio

unilateral do contrato por variação desproporcional, este deverá ser apresentada para a comissão de fiscalização para apreciação da mesma e posterior reequilíbrio.

QUESTIONAMENTO 6:

Considerando que não consta no Edital e nem em seus anexos, ensaios de deflexão da pista de rolamento e avaliações estruturais do pavimento existente. Considerando que as soluções adotadas neste certame foram fundamentas a partir de um Projeto Básico e apenas da análise visual do trecho.

Pergunta-se:

6.1. A Contratante possui ensaios de deflexão da pista de rolamento e/ou outras avaliações estruturais do pavimento existente que tenham subsidiado as soluções e serviços deste Edital? Caso positivo, solicitamos a disponibilização destes documentos.

Resposta:

Informamos que não.

6.2. Há anotação de responsabilidade técnica – ART - sobre o projeto Básico? Caso positivo, solicitamos sua disponibilização.

Resposta:

Informamos que não.

6.3. Nessa ART, consta a responsabilidade sobre o Projeto Básico e o Projeto Executivo? Desta forma, a Contratante e seus profissionais assumirão total responsabilidade técnica sobre a solução de projeto e suas consequências?

Resposta:

Informamos que não.

6.4. As soluções apresentadas no rol de documentos acostados ao Edital são aderentes e adequadas à realidade fática atual do corpo estradal, acima de uma dúvida razoável e consubstanciado em projeto baseado em ensaios mais estruturantes? Cabe o questionamento pois, caso as soluções não sejam adequadas, poderá ter uma redução sensível da vida útil da intervenção ou, ainda, caso o projeto evolua para um nível Executivo, inviabilize a execução dos serviços por mudar totalmente a concepção adotada.

Resposta:

Informamos que as soluções estão compatíveis com a condição atual do pavimento.

6.5. A Contratante possui a certeza de que eventuais modificações qualitativas da futura contratação, respeitarão o entendimento vigente das Cortes de Contas, se limitando a 25% do valor da contratação, sem compensação entre acréscimos e supressões para efeito deste cálculo?

Resposta:

Informamos que o entendimento está correto.

6.6. Entendemos que a Contratante é a responsável pelo Projeto Executivo e que este será disponibilizado previamente ao início dos serviços. Está correto o nosso entendimento?

Resposta:

Informamos que não.

QUESTIONAMENTO 7:

Foi acostado ao edital um relatório fotográfico das ruas que receberão pavimentação em CBUQ, escopo de contratação deste certame. No entanto, ao analisar o relatório, foi constatado que em diversos logradouros não há presença de pavimento flexível (CBUQ) existente, ou seja, a vi encontra-se in natura, conforme exemplo abaixo:

Para garantir a durabilidade e a eficácia do pavimento asfáltico, é fundamental evitar a aplicação direta sobre solo in natura. O solo in natura, ou solo virgem, não possui características necessárias para suportar o tráfego e as cargas previstas, além de ser suscetível a problemas como compactação inadequada e variações na umidade.

É recomendável a preparação adequada do solo para a pavimentação. A aplicação direta sobre solo in natura pode levar a deformações, fissuras e falhas estruturais no pavimento devido à sua falta de estabilidade e resistência. Para evitar esses problemas, é necessário realizar um tratamento preliminar do solo, que inclui compactação, estabilização e, em alguns casos, a aplicação de camadas intermediárias como sub-base e base estabilizada. Esses procedimentos garantem uma fundação sólida e uniforme, aumentando a durabilidade e a performance do pavimento asfáltico.

Isto posto, pergunta-se:

7.1. Foram realizados ensaios e testes deflectométricos dos logradouros que compõem o escopo contratual? Caso positivo, solicita-se o envio destes ensaios.

Resposta:

Não.

7.2. Foram realizadas janelas de inspeção com a caracterização do perfil estrutural do pavimento existente? Caso positivo, solicitasse o envio.

Resposta:

Não.

7.3. Na ausência dos ensaios mencionados, há a possibilidade de redução da vida útil do pavimento, uma vez que não se pode garantir com total certeza de que a solução proposta no Termo de Referência assegurará o suporte e a qualidade desejados após a aplicação. Portanto, entendemos que a responsabilidade por soluções inadequadas que venham a causar patologias no pavimento e redução da vida útil, não recairá sobre a Contratada. Está correto nosso entendimento?

Adicionalmente, cabe questionar se foi realizado estudo hidrológico e pluviométrico dos locais que receberão pavimento asfáltico, uma vez que, com o novo pavimento, a permeabilidade do solo será comprometida, sendo necessária a inclusão de elementos de drenagem.

Resposta:

Informamos que a contratada é responsável pela qualidade dos serviços executados.

QUESTIONAMENTO 8:

Ainda quanto ao Relatório fotográfico, nota-se também que em diversos logradouros a via é constituída de pavimento em intertravados, conforme exemplo abaixo:

É importante salientar que a pavimentação asfáltica diretamente sobre intertravados de concreto não é recomendada devido a várias razões técnicas e de desempenho.

Os intertravados de concreto são projetados para permitir o escoamento da água e promover a permeabilidade do solo, características que não são compatíveis com a pavimentação asfáltica. A aplicação de asfalto sobre intertravados pode obstruir esses mecanismos naturais, levando ao acúmulo de água e eventual degradação da estrutura.

Além disso, os intertravados proporcionam uma superfície irregular e segmentada, o que pode comprometer a aderência e a uniformidade do asfalto. A falta de uma base uniforme e contínua pode resultar em falhas estruturais, como fissuras e deslizamentos, comprometer a durabilidade do pavimento e aumentar a necessidade de manutenção.

Dessa forma, se faz necessária a remoção dos intertravados e o preparo da fundação, criando uma superfície estável e uniforme que possa suportar o peso e as tensões aplicadas pelo tráfego. Esse procedimento assegura que o pavimento asfáltico tenha uma base adequada para sua aplicação, promovendo sua durabilidade e funcionalidade a longo prazo.

Isto posto, pergunta-se:

8.1. Foram realizados ensaios e testes deflectométricos dos logradouros que compõem o escopo contratual? Caso positivo, solicita-se o envio destes ensaios.

Resposta:

Não.

8.2. Foram realizadas janelas de inspeção com a caracterização do perfil estrutural do pavimento existente? Caso positivo, solicitasse o envio.

Resposta:

Não.

8.3. Na ausência dos ensaios mencionados, há a possibilidade de redução da vida útil do pavimento, uma vez que não se pode garantir com total certeza de que a solução proposta no Termo de Referência assegurará o suporte e a qualidade desejados após a aplicação. Portanto, entendemos que a responsabilidade por soluções inadequadas que venham a causar patologias no pavimento e redução da vida útil, não recairá sobre a Contratada. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

Informamos que a contratada é responsável pela qualidade dos serviços executados.

Adicionalmente, cabe questionar se foi realizado estudo hidrológico e pluviométrico dos locais que receberão pavimento asfáltico, uma vez que, com o novo pavimento, a permeabilidade do solo será comprometida, sendo necessária a inclusão de elementos de drenagem.

Resposta:

Não.

QUESTIONAMENTO 9:

Nota-se ainda que em diversos logradouros a via é constituída de pavimento em paralelepípedos, conforme exemplo abaixo:

Assim como nos casos de pavimento em intertravado de concreto, é importante salientar que a pavimentação asfáltica diretamente sobre paralelepípedos não é recomendada devido a várias razões técnicas e de desempenho.

Os paralelepípedos são projetados para permitir o escoamento da água e promover a permeabilidade do solo, características que não são compatíveis com a pavimentação asfáltica.

A aplicação de asfalto sobre paralelepípedos pode obstruir esses mecanismos naturais, levando ao acúmulo de água e eventual degradação da estrutura.

Além disso, os paralelepípedos proporcionam uma superfície irregular e segmentada, o que pode comprometer a aderência e a uniformidade do asfalto. A falta de uma base uniforme e contínua pode resultar em falhas estruturais, como fissuras e deslizamentos, comprometer a durabilidade do pavimento e aumentar a necessidade de manutenção.

Dessa forma, se faz necessária a remoção dos paralelepípedos e o preparo da fundação, criando uma superfície estável e uniforme que possa suportar o peso e as tensões aplicadas pelo tráfego. Esse procedimento assegura que o pavimento asfáltico tenha uma base adequada para sua aplicação, promovendo sua durabilidade e funcionalidade a longo prazo.

Isto posto, pergunta-se:

9.1. Foram realizados ensaios e testes deflectométricos dos logradouros que compõem o escopo contratual? Caso positivo, solicita-se o envio destes ensaios.

Resposta:

Não.

9.2. Foram realizadas janelas de inspeção com a caracterização do perfil estrutural do pavimento existente? Caso positivo, solicitasse o envio.

Resposta:

Não.

9.3. Na ausência dos ensaios mencionados, há a possibilidade de redução da vida útil do pavimento, uma vez que não se pode garantir com total certeza de que a solução proposta no Termo de Referência assegurará o suporte e a qualidade desejados após a aplicação. Portanto, entendemos que a responsabilidade por soluções inadequadas que venham a causar patologias no pavimento e redução da vida útil, não recairá sobre a Contratada. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

Informamos que a contratada é responsável pela qualidade dos serviços executados.

Adicionalmente, cabe questionar se foi realizado estudo hidrológico e pluviométrico dos locais que

receberão pavimento asfáltico, uma vez que, com o novo pavimento, a permeabilidade do solo será comprometida, sendo necessária a inclusão de elementos de drenagem.

Resposta:

Não.

QUESTIONAMENTO 10:

Pode-se notar também que em diversos logradouros o pavimento flexível existente (CBUQ) possui grandes patologias, tais como couro de jacaré, conforme imagem abaixo:

Considerando as imagens colocadas acima, pergunta-se:

10.1. Foram realizados ensaios e testes deflectométricos dos logradouros que compõem o escopo contratual? Caso positivo, solicita-se o envio destes ensaios.

Resposta:

Não.

10.2. Foram realizadas janelas de inspeção com a caracterização do perfil estrutural do pavimento existente? Caso positivo, solicitasse o envio.

Resposta:

Não.

10.3. Na ausência dos ensaios mencionados, há a possibilidade de redução da vida útil do pavimento, uma vez que não se pode garantir com total certeza de que a solução proposta no Termo de Referência assegurará o suporte e a qualidade desejados após a aplicação. Portanto, entendemos que a responsabilidade por soluções inadequadas que venham a causar patologias no pavimento e redução da vida útil, não recairá sobre a Contratada. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

Informamos que a contratada é responsável pela qualidade dos serviços executados.

QUESTIONAMENTO 11:

E, em algumas ruas, nota-se a presença de diversos veículos estacionados ao longo das vias, o que poderá acarretar atrasos e perdas de produtividade da Contratada.

Entendemos que o aviso prévio aos proprietários, bem como a remoção dos veículos através de reboque, será de responsabilidade da Contratante. Está correto nosso entendimento?

Caso negativo, como a Contratada será remunerada pela perda de produtividade, mão de obra e equipamentos ociosos decorrentes deste tipo de intercorrência?

Resposta:

Informamos que todas as interferências encontradas serão de responsabilidade da prefeitura municipal de Barra Mansa.

QUESTIONAMENTO 12:

Ao analisarmos a memória de cálculo, mais precisamente o item 2.1.1, temos:

O mapa anexado, conforme demonstrado acima, está ilegível, não sendo possível ter total entendimento do local adotado.

Dessa forma, não consta nos anexos ao Edital, mapas demonstrando a localização de pedreiras, usinas de asfalto, local de bota-fora, dentre outros, com as distâncias de transporte para mencionadas na memória de cálculo.

Assim, questiona-se:

12.1. Quais os critérios adotados para considerar, em ambos os lotes, as distâncias de 10 km para transporte do material fresado e 65 km para transporte do CBUQ?

12.2 Caso a distância praticada seja menor ou maior que a prevista, a contratada será remunerada pela distância real ou pela estimada na memória de cálculo dos lotes?

Resposta:

Informamos que o município fornecerá local para a disposição final dos resíduos oriundos do presente processo. Informamos ainda que o material proveniente de fresa será transportado para um depósito temporário e o resíduo poderá ser reaproveitado na obra ou doado para o município.

Caso a distância praticada seja menor ou maior que a prevista, esta deverá ser apresentada para a comissão de fiscalização para apreciação da mesma.

QUESTIONAMENTO 13:

Ainda ao que se diz respeito ao transporte de carga de qualquer natureza, foi adotado o item do catálogo EMOP 04.005.0161-0 – TRANSPORTE DE CARGA DE QUALQUER NATUREZA, EXCLUSIVE AS DESPESAS DE CARGA E DESCARGA, TANTO DE ESPERA DO CAMINHAO COMO DO SERVENTE OU EQUIPAMENTO AUXILIAR, A VELOCIDADE MEDIA DE 40KM/H, EM CAMINHAO BASCULANTE A OLEO DIESEL, COM CAPACIDADE UTIL DE17T, EM CAMINHAO BASCULANTE A OLEO DIESEL, COM CAPACIDADE UTIL DE17T.

Cabe destacar que não foi encontrado no rol de documentos do certame, estudo de tráfego ou sequer um critério empírico da definição da velocidade média adotada.

Se analisarmos somente os locais de intervenção, observamos diversos trechos sinuosos, com muitos aclives e declives e diversas ruas sem pavimentação, além de DMTs de 10 km e 65 km, sendo praticamente impossível realizar transporte a uma velocidade de 40km/h.

Considerando que o transporte será realizado por caminhões pesados e que a geologia local acidentada, a falta de pavimentação em alguns trechos e que as vias que ligam ao trecho de execução são vias simples, ou seja, de mão dupla com uma única pista para trafegar, tais fatores influenciarão diretamente na redução das velocidades de transporte, além de considerar outros fatores que impactam de sobremaneira no tempo de transporte dos materiais em obras de recuperação de pavimentação e implantação do corpo estradal, como no caso em tela, fatores estes, abarcados pelos principais catálogos de referência de obras públicas, entre eles o DNIT, que em seu MANUAL DE CUSTOS RODOVIÁRIOS - VOLUME 1 - METODOLOGIA E CONCEITOS, de 2003, traz no item 5.4 - OPERAÇÕES DE TRANSPORTE, a seguinte explicação:

5.4.1 TRANSPORTE LOCAL

Os transportes locais são aqueles realizados no âmbito da obra para o deslocamento dos materiais necessários á

execução das diversas etapas de serviço. A produção do equipamento de transporte depende do tipo de Rodovia e da distância percorrida, as quais irão determinar a velocidade média de trajeto. A produção, também, é dependente dos tempos gastos em manobras para carga e descarga e dos tempos de carga e descarga.

Sendo assim, na metodologia a ser usada para o cálculo dos custos unitários dos transportes locais, além do tempo gasto no trajeto entre o ponto de origem e de chegada, a parcela depende também do tempo de manobra, carga e descarga.

Isto posto, cabe questionar a premissa adotada para a adoção da velocidade de transporte de 40Km/h, presente na planilha orçamentária.

Resposta:

Informamos que, caso haja divergência na velocidade média, esta deverá ser apresentada para a comissão de fiscalização para apreciação da mesma.

QUESTIONAMENTO 14:

Os trechos fresados deverão ser recapeados no mesmo dia ou poderá haver uma janela de alguns dias entre os serviços? Caso positivo, de quantos dias?

Tal resposta é de fundamental importância pois modifica completamente a logística da contratada e influencia significativamente a produtividade e, conseqüentemente, os preços ofertados para execução dos serviços.

Resposta:

Informamos que fica a cargo da contratada o cronograma físico-financeiro dos serviços.

QUESTIONAMENTO 15:

Haverá exposição do trabalhador a agentes físicos, químicos ou biológicos em circunstâncias prejudiciais à saúde?

Caso positivo, podemos entender que será previamente acrescida na mão de obra prevista na planilha orçamentária, o custo com o adicional de insalubridade ou periculosidade, artigo 189 da consolidação das Leis de Trabalho – CLT?

Resposta:

Informamos que todos os funcionários deverão estar utilizando os EPI para não haver qualquer exposição prejudicial a saúde.

QUESTIONAMENTO 16:

De acordo com a definição segundo a Lei 12.305/2010 abaixo, todas as pessoas e empresas que geram resíduos são consideradas como Geradoras de Resíduos Sólidos. Ou seja, independente do ramo de atuação, se público ou privado, sem exceção, todas elas geram resíduos. Dessa forma, são consideradas por Lei no Brasil como Geradoras de Resíduos Sólidos. Lei 12.305/2010 Art. 3º Inciso IX – Geradores de Resíduos Sólidos: pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, que geram resíduos sólidos por meio de suas atividades, nelas incluído o consumo; No Site do INEA - NORMA OPERACIONAL PARA O SISTEMA ONLINE DE MANIFESTO DE TRANSPORTE DE RESIDUOS – SISTEMA MTR, no item 3 DEFINIÇÕES, consta os termos/siglas e seus respectivos objetivo, conforme quadro abaixo:

Desta forma, a fim de cumprir a legislação ambiental vigente, entendemos que é de obrigação da Contratante fornecer os manifestos à Contratada, que por sua vez transportará os resíduos ao destino final, e, após a destinação, a Contratada enviará juntamente com a medição, os manifestos dos resíduos recebidos pelo destinador e os certificados de destinação final (CDF). Está correto nosso entendimento?

Resposta:

Informamos que caso a obra gere resíduos a serem descartados, a contratada deverá informar à comissão de fiscalização. O MTR deverá ser preenchido pela contratada em conjunto com a contratante.

QUESTIONAMENTO 17:

Tendo em vista que não há previsão de tempo no cronograma deste certame para obtenção das licenças pertinentes, entendemos que a ordem de início só será emitida após a obtenção de todas as licenças necessárias para o início das obras. Está correto este entendimento? Caso contrário, solicitamos maiores esclarecimentos. A Contratada não poderá ser responsabilizada pela não obtenção de qualquer licença necessária para execução desta obra, inclusive as motivadas por razões técnicas relacionadas ao projeto básico, conceitos e premissas, impactos ambientais e questões jurídicas ou de qualquer ordem alheia a sua vontade. Está correto este entendimento?

Resposta:

Informamos que fica a cargo da contratada a obtenção da Licença de Instalação da obra.

QUESTIONAMENTO 18:

Foi constatado através de visitas in loco, a necessidade de retirada de tachas, tachões refletivos e outros elementos de sinalização viária, contudo, não consta na planilha orçamentária, a previsão para remuneração de retirada, recolocação e/ou fornecimento destes elementos. Entende-se que caso necessário a retirada, recolocação e/ou fornecimento destes elementos, será previamente inserido no Orçamento mediante uma modificação contratual. Está correto este entendimento?

Resposta:

Informamos que, na fase de execução da obra, caso haja necessidade de qualquer serviço adicional ao contrato, este deverá ser apresentada para a comissão de fiscalização para apreciação da mesma.

QUESTIONAMENTO 19:

Não consta na Planilha Orçamentária previsão para remuneração de retirada, fornecimento e colocação de placas de sinalização vertical e chapas de aço para passagem provisória de veículos e transeuntes. Sendo assim, entendemos que caso necessário a realização destes serviços, serão inseridos previamente na planilha orçamentária durante a execução das obras. Está correto nosso entendimento?

Resposta:

Informamos que, na fase de execução da obra, caso haja necessidade de qualquer serviço adicional ao contrato, este deverá ser apresentada para a comissão de fiscalização para apreciação da mesma.

QUESTIONAMENTO 20:

É mencionado no item 4.2.5 RESPONSABILIDADE DO MUNICÍPIO, do anexo ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR: “d) Caberá ao Município o fornecimento de todo o material ou a execução dos serviços auxiliares necessários à consecução do objeto contratado, cuja previsão não esteja contemplada no projeto básico original.”. Sendo assim, entendemos que todos os serviços e materiais dos quais não estão contemplados no referido edital e seus anexos correrão às expensas do Município de Barra Mansa, assim como a obrigação de fornecer e executar esses serviços. Está correto nosso entendimento? Caso positivo, entendemos que os serviços, enquanto executados pelo Município, não impactarão no andamento das atividades da Contratada. Está correto nosso entendimento? Caso os serviços impactem diretamente na produtividade, causando ociosidade de mão de obra e equipamentos, como a Contratada será remunerada?

Resposta:

Informamos que os serviços executados pelo Município, não impactarão no andamento das atividades da Contratada.

QUESTIONAMENTO 21:

Ainda no item 4.2.5 RESPONSABILIDADE DO MUNICÍPIO, do anexo ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR, é descrito que: “e) Caberá ao Município a verificação prévia das informações contidas no projeto básico, de modo que estejam fidedignas face ao local da execução da obra, com intuito de se evitar possíveis interferências técnicas que impeçam à execução”. Dessa forma, pergunta-se: tal verificação já foi realizada pelo município? Caso positivo, solicita-se o envio de análise prévia realizada pelo Município.

Resposta:

Informamos que na fase de execução do contrato se qualquer interferência for identificada, ficará a cargo do município a solução da mesma.

QUESTIONAMENTO 22:

É mencionado no subitem 6.10.2 – RESPONSABILIDADES DA CONTRATADA: “* A CONTRATADA se responsabilizará pela segurança do trabalho de seus funcionários e pelos atos por eles praticados, responsabilizando-se, ainda, por eventuais danos pessoais e materiais causados por/a terceiros; [...] * Promover medidas de proteção para a redução ou neutralização dos riscos ocupacionais aos seus empregados (Saúde e Segurança do Trabalho), bem como fornecer os equipamentos de proteção individuais – EPI’s necessários (quando se aplicar), fiscalizando e exigindo que eles cumpram as normas e procedimentos destinados à preservação de sua integridade física; [...] Adotar todas as providências e assumir todas as obrigações estabelecidas na legislação específica de acidente do trabalho, quando, em ocorrência da espécie, forem vítimas os seus técnicos e empregados, no desempenho dos serviços ou em conexão com eles;”. Tendo em vista as obrigações supracitadas, a quantidade de colaboradores, o grau de risco, complexidade das atividades, e, considerando a NR 4, será necessária a contratação de equipe de Segurança do Trabalho em tempo integral. Como a Contratada será remunerada, visto que não há previsão na memória de cálculo para contratação de Técnicos de Segurança do Trabalho?

Resposta:

Informamos que foi previsto um percentual para administração da obra, ficando a cargo da

contratada a responsabilidade pela montagem de sua equipe.

QUESTIONAMENTO 23:

As obras licitadas impactarão na rotina dos moradores e usuários das vias, com possíveis alterações de rotas, vias, além da possibilidade de causar possíveis transtornos aos residentes e visitantes. Com isso, entendemos que se faz necessário a utilização de equipes de assistência socioambiental para que seja realizado trabalho de conscientização breve aos moradores e transeuntes quanto as obras, vislumbrando as melhorias e a otimização da qualidade de vida advinda dessas atividades. Pergunta-se: 23.1. A Contratante será responsável pelo trabalho socioambiental e de conscientização da população quanto aos impactos gerados pelas obras? Caso negativo, como a Contratada será remunerada por esses custos?

Resposta:

Informamos que será de responsabilidade da prefeitura municipal de Barra Mansa.

Atenciosamente,

Rafael Agenor dos Santos
Subsecretário de Projetos de Engenharia - SUBPROJ/SEIOP
Id nº 4373732-3

Rio de Janeiro, 19 de agosto de 2024



Documento assinado eletronicamente por **Rafael Agenor dos Santos, Subsecretário**, em 20/08/2024, às 18:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 28º e 29º do [Decreto nº 48.209, de 19 de setembro de 2022](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.rj.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=6, informando o código verificador **81301091** e o código CRC **56ABEFBC**.

Referência: Processo nº SEI-330001/001623/2024

SEI nº 81301091

Av. Presidente Vargas, 1100, 10º andar - Bairro Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20071-002
Telefone:

Zimbra

licitacao@obras.rj.gov.br

Re: PEDIDO DE ESCLARECIMENTO PE 01/2024 PAVIMENTAÇÃO E SINALIZAÇÃO - BARRA MANSA - SEIOP

De : Suplic licitação <licitacao@obras.rj.gov.br> qua., 21 de ago. de 2024 - 11:09
Assunto : Re: PEDIDO DE ESCLARECIMENTO PE 01/2024 PAVIMENTAÇÃO E SINALIZAÇÃO - BARRA MANSA - SEIOP  1 anexo
Para : Dimensional <jeannes@dimensionalengenharia.com>
Cc : Time Q&P Dimensional <timeqp@dimensionalengenharia.com>, TimeAsfaltoLiso <timeasfaltoliso@dimensionalengenharia.com>, Time Orçamento <timeorcamento@dimensionalengenharia.com>

Prezados,

A Comissão Permanente de Contratação vem, por meio deste, informar que os esclarecimentos solicitados encontram-se disponíveis por meio do processo administrativo SEI-330001/001623/2024, bem como através do Portal da Transparência no link: <https://www.rj.gov.br/seiop/node/498>.

Atenciosamente,
Comissão Permanente de Contratação
SEIOP

De: "Dimensional" <jeannes@dimensionalengenharia.com>
Para: "Suplic licitação" <licitacao@obras.rj.gov.br>
Cc: "Time Q&P Dimensional" <timeqp@dimensionalengenharia.com>, "TimeAsfaltoLiso" <timeasfaltoliso@dimensionalengenharia.com>, "Time Orçamento" <timeorcamento@dimensionalengenharia.com>
Itens enviados: Segunda-feira, 19 de Agosto de 2024 14:54:34
Assunto: PEDIDO DE ESCLARECIMENTO PE 01/2024 PAVIMENTAÇÃO E SINALIZAÇÃO - BARRA MANSA - SEIOP

À
Secretaria de Estado de Infraestrutura e Obras Públicas - SEIOP
Comissão Permanente de Licitação

REF.: **ESCLARECIMENTOS PE Nº 01/2024**

OBJETO: CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA EM SERVIÇOS COMUNS DE ENGENHARIA PARA RECUPERAÇÃO DE PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA E SINALIZAÇÃO

EM VÁRIAS RUAS DO MUNICÍPIO DE BARRA MANSA/RJ, na forma estabelecida neste Edital e seus anexos.

Prezados. Boa Tarde!

A **DIMENSIONAL ENGENHARIA LTDA.**, estabelecida na Rua Sete de Setembro, Nº 98 - Sl. 605, Centro - Rio de Janeiro/RJ, inscrita no CNPJ sob o nº 00.299.904/0001-60, vem pelo presente, imbuída no seu mais elevado espírito colaborativo e de parceria, apresentar, tempestivamente, com base na legislação regente, o esclarecimento acerca dos itens em anexo do instrumento editalício

Preliminarmente, cumpre aduzir que o objetivo principal da **DIMENSIONAL ENGENHARIA LTDA** para com este esclarecimento é cooperar com o aperfeiçoamento das regras editalícias que regem o presente certame, de modo que seja plena e satisfatoriamente atendido o interesse público primário, não apenas durante a fase licitatória, mas, também, na fase contratual, haja vista que estar-se-á mitigando problemas futuros, passíveis de ocorrerem durante a contratação.

Desde já agradeço ficando no aguardo

Jeanne Darc
Coordenadora de Qualificação & Propostas (Q&P)
(21) 3544-5853 / (21) 9 9874-0673

