

**ENAPOR, SA
PORTOS DE CABO VERDE**

CONCESSIONÁRIA GERAL DOS PORTOS CABO VERDE



ESCLARECIMENTOS

**CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL
Nr 08/GPENAPOR/2025**

**DESIGN E CONSTRUÇÃO DE UM NAVIO RO-RO DE PASSAGEIROS PARA O
TRÁFEGO INTERILHAS DO ARQUIPÉLAGO DE CABO VERDE**

SEDE: CP Nº 82, S. Vicente – Tel: +238 230 75 00 | Fax: +238 232 43 37/21 70 | E-mail: info@enapor.cv

PORTOS: PORTO GRANDE - Av. Marginal, C.P. 82 Mindelo - S. Vicente - Tel: +(238) 230 75 00 | Fax: +(238) 232 14 33 | PORTO DA PRAIA C.P. 87 Santiago Tel: +(238) 260 90 60 | Fax: +(238) 263 38 99 | PORTO DA PALMEIRA - Sal - Tel: +(238) 241 13 48 | Fax: +(238) 241 19 81 | PORTO NOVO - Sto. Antão - Tel: +(238) 222 12 54 | Fax: +(238) 222 14 65 | PORTO DO TARRAFAL - Vila do Tarrafal - S. Nicolau - Tel: +(238) 236 10 50 / 16 77 Fax: +(238) 236 13 26 | PORTO VALE DE CAVALEIROS - Vale de Cavaleiros - Fogo - Tel: +(238) 281 21 13 | Fax: +(238) 281 12 64 | PORTO INGLÊS Vila do Porto Inglês - Maio - Tel: +(238) 255 14 80 / 13 50 | Fax: +(238) 255 13 50 | PORTO FURNA - Vila da Furna Brava Tel: +(238) 285 21 40 / 285 12 46 | Fax: +(238) 285 12 09 | PORTO DE SAL-REI - C.P. 29 - Cidade de Sal-Rei - Boa Vista - Tel: +(238) 251 11 87 Fax: +(238) 251 13 74

CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL Nr 08/GPEnapor/2025

ESCLARECIMENTOS

QUESTÃO 1:

Relativamente ao concurso para a Aquisição de um Navio ro-ro de passageiros para o tráfego interilhas do arquipélago de Cabo Verde, realizamos uma revisão inicial das especificações de concurso para o navio Ro-Ro de passageiros, e encontramos diversas inconsistências/problemas técnicos que gostaríamos de apresentar a vocês para verificar se podem ser alterados neste momento:

1.- Número de veículos

Em primeiro lugar, a quantidade de automóveis e camiões solicitada é inviável e não corresponde às dimensões do navio, dada a observância do número de passageiros, tripulação e autonomia. Em detalhes:

1.a.- Podem ser incluídos 12 camiões com caixa porta-contentor de 20 pés (não de 40 pés), ou seja, camiões com dimensão máxima (comprimento) de 10 metros, mas NÃO de 40 pés.

1.b.- Para além dos 12 camiões, não é possível incluir mais veículos do que os que cabem no convés. Ou seja, 29 carros. Não é possível incluir 60 carros. A opção de adicionar rampas intermédias aos veículos seria apenas parcialmente viável, embora implique um aumento considerável de custos. Isso significa que outros 16 carros poderiam ser adicionados ao convés do meio, elevando a capacidade total para um máximo de 45 carros, mas NÃO 60 carros.

RESPOSTA 1:

De acordo com os termos do Caderno de Encargos, no seu ANEXO I, n.º 2 das Especificações Técnicas, foram definidas as capacidades do navio a construir, para 12 atrelados de 40", incluindo espaço de manobra para um trator, ou o número equivalente de automóveis (standard europeu), correspondente ao espaço ocupado pelos atrelados de 40".

QUESTÃO 2:

2.- Propulsão principal

Conforme escrito no Capítulo 30 das Cláusulas Técnicas do Caderno de Encargos, entende-se que está prevista uma propulsão Diesel-Elétrica com 4 grupos geradores a diesel de 1200 kW cada que forneceriam energia para todos os serviços do navio, incluindo dois grandes motores elétricos de 2200 kW para a propulsão (ver abaixo) que também serviriam como alternadores (isso não faz sentido).

É necessário um grande espaço na sala de máquinas para instalar os quatro grupos geradores completos da potência indicada, mais seus painéis elétricos, mais os dois motores elétricos de 2200 kW, mais os seus painéis conversores de frequência (sem mencionar o custo dessa instalação).

Propomos e recomendamos fortemente que este capítulo seja alterado para: dois motores de propulsão diesel convencionais, cada um acionando uma hélice por meio de uma engrenagem de redução, mais dois ou três grupos geradores com a potência necessária para o consumo do navio (potência muito menor, aproximadamente 300 kW para cada gerador).

30. MÁQUINAS PRINCIPAIS

30.1 Geral

A propulsão do navio será garantida através de máquinas de combustão interna diesel, acoplada ao veio e hélice de bronze de pás com passo variável.

Geradores diesel

Os motores diesel dos grupos geradores principais serão a 4 tempos, simples efeito, sobrealimentados, com refrigerador de ar intermédio, não reversíveis de média rotação:

Tipo de regime/rpm: 1000 rpm

Potência (MCR): 4 X 1200 KW

Também serão instalados dois geradores (um para cada veio propulsor), "shaft generator".

30.2 Motores Elétricos de Propulsão

Motor eléctrico assíncrono

Protecção: IP54

Refrigeração: água doce

Potência: cerca de 2200 KW

Voltagem: 690 V

Frequência: 60 Hz

Rotações: 1800 rpm

O motor deverá ser projectado para ser controlado por um conversor de frequência de média voltagem.

RESPOSTA 2:

O sistema e modelo do navio definido, de entre os varios condicionantes, levando em consideração a sua eficiencia operacional, as necessidades do mercado, foi considerado como o mais adequado para as condições do navio em causa, razão pela qual, a Entidade Adjudicante mantém as características da propulsão principal, constante do Caderno de Encargos, concretamente no n.º 30 do ANEXO 1, Especificações Técnicas do Caderno de Encargos.

QUESTÃO 3:

3.- Áreas de espaços disponíveis

Os Anexos finais do Caderno de Encargos estabelecem dimensões mínimas para os espaços a bordo.

Em particular, o Anexo A para salas de passageiros exige uma área mínima de 950 m2

Esta dimensão é inconsistente com as dimensões do navio de 70 x 14 m.

Note-se que 950 m² divididos por 14 m (largura máxima) resulta em um total de 67,8 metros! Quando o navio deve transportar muitos outros espaços e elementos a bordo.

Essa dimensão é impossível de alcançar neste navio. Na realidade, estamos a falar de um total de aproximadamente 500 a 550 m², incluindo espaços em dois níveis de convés para os salões de passageiros.

Este requisito também precisa de ser analisado e modificado.

Por outro lado, não entendemos o que vocês querem dizer com “área de espaço externo não utilizável” de no mínimo 250 m² e até 350 m².

Que objeto tem esta área? Qual a utilidade se não for útil?

ANEXO A

	Classificação	100	70	40	0
Bares	Σ 36%	Muito Bom	Bom	Suficiente	Insuficiente
Área média dos bares m ²	8%	>40m ²	≤20m ²	≤15m ²	≤10m ²
Expositores (Quantidade)	5%	>3	3	2	1
Nº Expositores com capacidade de refrigeração	6%	>3	3	2	1
Nº de tiradores e barris	4%	>3	3	2	1
Segurança do bar. Meios de Fecho	5%	Sim			Não
Mesas contíguas aos balcões (Quantidade e Qualidade)	7,50%	>30	≤30	≤20	≤10
Loja	Σ 15%	Muito Bom	Bom	Suficiente	Insuficiente
Área m ²	10%	>20m ²	≤20m ²	≤15m ²	≤10m ²
Expositores (Quantidade e Qualidade)	5,00%	≥5	4	3	2
Espaço passageiros	Σ 20%	Muito Bom	Bom	Suficiente	Insuficiente
Salões de Passageiros	8%	>1100m ²	≤1000m ²	≤950m ²	≤900m ²
Área do espaço exterior não útil	2%	>350m ²	≤300m ²	≤250m ²	≤200m ²
Qualidade do Arranjo e Projeto de Decoração	10%				
Acesso dos Passageiros ao Interior do Navio	Σ 20%	Muito Bom	Bom	Suficiente	Insuficiente
Escada convencional	12%	>3	3	2	1
Elevadores	8%	>2	2	1	0
Iluminação - Luz Natural	Σ 9%	Muito Bom	Bom	Suficiente	Insuficiente
Nº de janelas no salão principal em %	9%	>20m ²	≤20m ²	≤15m ²	≤10m ²

Além disso, temos outros comentários técnicos mais detalhados que gostaríamos de discutir mais detalhadamente com você, mas é imperativo abordar os pontos acima explicados, que tornam o projeto inviável conforme solicitado, para que possamos avançar e preparar uma proposta para Enapor.

Caso contrário, consideramos a concorrência inviável do ponto de vista do design.

Entendemos que é do interesse máximo da Enapor ter propostas exequíveis e realistas para disputar a competição. Assim, é necessário reduzir as expectativas de acordo com o orçamento e as dimensões planeadas para poder chegar a adquirir este navio e neste sentido todos devemos trabalhar.

Permanecemos disponíveis para quaisquer esclarecimentos adicionais.

RESPOSTA 3:

A Entidade Adjudicante entende que o especificado no caderno de encargos, quanto aos espaços disponíveis (para salões de passageiros etc), é perfeitamente exequível, pelas dimensões do navio pretendido.

QUESTÃO 4:

According to the tender program document , the deadline is set as 45 days from the date of publication of the tender. Accordingly, the deadline appears to be June 23, 2025. We believe this timeframe is not sufficient and kindly request an extension of at least one additional month.

Regarding a second matter, Clause 9.4 of the tender documents states that all commercial, financial, and technical documents must be submitted in Portuguese or accompanied by a certified translation into Portuguese. At this stage of the tender, we would like to submit our documents only in English and in the event that we are awarded the contract, we would then provide the documents in Portuguese. We would highly appreciate a positive response to this request.

RESPOSTA 4:

Em coerência com a língua de trabalho definida nos documentos do procedimento, mantém-se o português como língua para formatação das propostas.