



Vilhena Serviços Ltda

Cnpj. 14.982.996/0001-92

CONCORRÊNCIA ELETRÔNICA INTERNACIONAL Nº 001/2026**

Impugnante: VILHENA SERVIÇOS LTDA

Processo SEI: 024.13266.2025.0007867-60

Órgão: Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia – SEINFRA

I - DA LEGITIMIDADE E DO CABIMENTO

A Impugnante, na qualidade de potencial interessada no certame em epígrafe, vem, tempestivamente, com fundamento no art. 165 da Lei Federal nº 14.133/2021 e nas disposições do próprio edital, impugnar cláusulas e diretrizes técnicas do instrumento convocatório, por conterem vícios de ordem técnica, lógica e administrativa, capazes de comprometer a competitividade, a segurança jurídica e, sobretudo, o interesse público.

II - DOS FATOS RELEVANTES

O edital tem por objeto o fornecimento de embarcação tipo ferry-boat, supostamente em condição de pronta entrega, com até 10 anos de construção/operação ou até 14.400 horas de funcionamento.

Entretanto, o próprio histórico do processo administrativo demonstra a inexistência de mercado real para tal solução, tendo o certame sido fracassado por duas vezes consecutivas, o que evidencia, de forma objetiva, que não existe oferta compatível em regime de pronta entrega, nos moldes pretendidos pela Administração.

III - DOS FUNDAMENTOS DA IMPUGNAÇÃO

III. 1) DA INEXISTÊNCIA DE EMBARCAÇÃO EM PRONTA ENTREGA E DA INADEQUAÇÃO DO MODELO DE CONTRATAÇÃO ADOTADO

O edital impugnado parte do pressuposto de que existiriam, no mercado nacional ou internacional, embarcações do tipo ferry-boat aptas à pronta entrega, capazes de atender às exigências técnicas e operacionais estabelecidas.

Todavia, tal premissa não se sustenta diante da realidade fática já amplamente demonstrada no próprio processo administrativo.



Vilhena Serviços Ltda

Cnpj. 14.982.996/0001-92

Com efeito, o objeto ora licitado já foi submetido ao mercado em pelo menos duas oportunidades anteriores, ambas declaradas desertas, em razão da ausência total de propostas válidas, o que evidencia, de forma inequívoca, que não há disponibilidade real de embarcações compatíveis em regime de pronta entrega, nos moldes pretendidos pela Administração.

Esse histórico não pode ser tratado como circunstância acidental ou episódica, mas sim como indicador concreto de falha estrutural no modelo de contratação adotado, uma vez que o mercado, reiteradamente, demonstrou inexistência de oferta aderente ao objeto descrito.

Insistir no mesmo formato licitatório, sem ajustes substanciais, contraria o princípio do planejamento, previsto na Lei nº 14.133/2021, e expõe a Administração ao risco de novo fracasso, com consequente retardo na solução do problema público que se pretende resolver.

Diante desse cenário, mostra-se tecnicamente mais coerente e administrativamente mais eficiente a reavaliação do objeto sob a ótica da construção de embarcação nova, mediante licitação específica para esse fim, com cronograma definido e compatível com a capacidade produtiva da indústria naval.

Ressalte-se que a alternativa da construção não se revela mais gravosa sob o aspecto temporal, uma vez que, caso tal modelo tivesse sido adotado desde a primeira licitação fracassada, a embarcação já se encontraria, neste momento, em fase avançada de construção ou mesmo em operação.

Assim, a manutenção do modelo de “fornecimento em pronta entrega”, à luz do histórico comprovado de insucesso, carece de razoabilidade técnica, devendo ser revista para que o procedimento licitatório cumpra efetivamente sua finalidade pública.

III. 2) DA AUSÊNCIA DE ESPECIFICAÇÃO DE PARÂMETROS TÉCNICOS DIMENSIONAIS MÍNIMOS E DO RISCO À OBJETIVIDADE DO JULGAMENTO

O instrumento convocatório, ao tratar das especificações técnicas da embarcação objeto da contratação, deixa de estabelecer parâmetros dimensionais mínimos objetivos, tais como comprimento total (LOA), boca, pontal, calado máximo e capacidade mínima de transporte de veículos e passageiros.



Vilhena Serviços Ltda

Cnpj. 14.982.996/0001-92

A ausência desses critérios compromete a objetividade do julgamento, na medida em que permite que embarcações de portes substancialmente distintos sejam apresentadas como propostas válidas, sem que haja, previamente, balizas técnicas claras que orientem a aceitabilidade ou rejeição do objeto ofertado.

Tal lacuna transfere à fase de análise técnica um grau excessivo de discricionariedade, possibilitando decisões baseadas em juízo subjetivo, sem critério técnico previamente definido e publicizado, o que fragiliza a segurança jurídica do certame e expõe a Administração a questionamentos futuros.

Ressalte-se que o próprio estudo técnico que fundamenta o edital, elaborado com o apoio da EMGEPRON, reconhece a existência de requisitos técnicos dimensionais necessários à adequada operação da embarcação no sistema da Baía de Todos os Santos, ainda que tais parâmetros não tenham sido incorporados de forma expressa ao edital.

Essa dissociação entre o conteúdo do estudo técnico e o texto do instrumento convocatório gera incoerência interna do procedimento, na medida em que critérios relevantes à avaliação técnica permanecem implícitos, quando deveriam integrar, de forma clara e objetiva, as regras do certame.

A inexistência de parâmetros dimensionais mínimos não apenas dificulta a elaboração de propostas consistentes pelos licitantes, como também fragiliza a atuação da própria Administração, que passa a carecer de fundamentos técnicos objetivos para justificar eventual desclassificação de propostas.

Assim, a definição de critérios técnicos dimensionais mínimos não restringe indevidamente a competitividade, mas, ao contrário, qualifica o certame, assegura isonomia entre os licitantes, fortalece o julgamento objetivo e protege o interesse público.

III. 3) DA INCOMPATIBILIDADE ENTRE O PORTE DA EMBARCAÇÃO INDICADO NO ESTUDO TÉCNICO E A INFRAESTRUTURA DE MANUTENÇÃO EXISTENTE, COM RISCO CONCRETO DE INOPERÂNCIA

O estudo técnico que fundamenta o edital, elaborado com apoio da EMGEPRON, indica que embarcações do tipo ferry-boat com comprimento estimado entre 90 (noventa) e 100 (cem) metros seriam consideradas tecnicamente adequadas e aprováveis para a operação no Sistema de Transporte Hidroviário da Baía de Todos os Santos.



Vilhena Serviços Ltda

Cnpj. 14.982.996/0001-92

Todavia, a adoção de embarcação com esse porte não pode ser analisada de forma isolada, restrita apenas à operação em navegação, devendo necessariamente considerar a infraestrutura disponível para manutenção corretiva, preventiva e docagem, sob pena de grave comprometimento da continuidade do serviço público.

Embarcações com comprimento entre 90 e 100 metros exigem áreas significativamente maiores de estaleiro, dique seco, carreiras, berços de atracação e estruturas de apoio à manutenção, quando comparadas às embarcações atualmente em operação no sistema. Tal exigência estrutural não encontra correspondência na infraestrutura atualmente disponível, o que torna a solução tecnicamente incompatível com a realidade operacional do Estado.

É notório que o Estado da Bahia enfrenta histórico recorrente de dificuldades na manutenção de sua frota, circunstância que resultou na redução do número de embarcações operacionais ao longo do tempo. Registre-se que essa redução não decorre exclusivamente da idade das embarcações, mas, sobretudo, da insuficiência de manutenção adequada e tempestiva, fator determinante para a inoperância de parte significativa da frota.

Nesse contexto, a introdução de uma embarcação de maior porte, sem a correspondente ampliação ou adequação da infraestrutura de manutenção, tende a reproduzir, em curto espaço de tempo, o mesmo cenário de indisponibilidade operacional que hoje se busca solucionar, frustrando o objetivo da contratação.

A ausência de previsão, no edital, de medidas estruturais ou logísticas que assegurem a manutenção adequada de uma embarcação desse porte viola os princípios do planejamento, da eficiência e da sustentabilidade da contratação, previstos na Lei nº 14.133/2021, na medida em que a Administração assume um risco operacional elevado e previsível.

Assim, mostra-se tecnicamente imprescindível que o edital compatibilize o porte da embarcação pretendida com a real capacidade de manutenção existente, seja por meio da definição de limites dimensionais compatíveis, seja pela previsão expressa de infraestrutura adequada, sob pena de se promover contratação que, embora formalmente válida, se revele materialmente ineficiente e insustentável.



III. 4) DA NECESSIDADE DE FOMENTO À INDÚSTRIA NAVAL BRASILEIRA E DA INADEQUAÇÃO DO AFASTAMENTO DA ALTERNATIVA DE CONSTRUÇÃO

O modelo de contratação adotado no edital privilegia a aquisição de embarcação pronta, usada ou eventualmente nova, em detrimento da alternativa de licitação para construção de embarcação nova, afastada sob o argumento de prazo elevado para entrega.

Todavia, tal premissa não se sustenta quando analisada à luz do histórico do próprio procedimento licitatório, uma vez que as sucessivas tentativas de aquisição por meio de pronta entrega resultaram em fracasso reiterado, acarretando significativo atraso na recomposição da frota. Se o modelo de contratação para construção tivesse sido adotado desde a primeira licitação frustrada, a embarcação já se encontraria, no presente momento, em fase avançada de construção ou mesmo em operação, o que evidencia que o argumento temporal não é absoluto nem suficiente para afastar essa alternativa.

Além disso, a contratação para construção de embarcação nova apresenta vantagens estruturais relevantes, tais como:

- adequação plena às necessidades operacionais do sistema;
- compatibilidade com a infraestrutura existente de manutenção;
- maior previsibilidade de desempenho e vida útil;
- possibilidade de definição objetiva de requisitos técnicos e dimensionais.

Cumprir destacar, ainda, que o ordenamento jurídico impõe à Administração Pública o dever de promover o desenvolvimento nacional sustentável, o que inclui o estímulo a setores estratégicos da economia, como a indústria naval brasileira, reconhecidamente detentora de capacidade técnica para a construção de embarcações do tipo ferry-boat.

A opção reiterada por soluções importadas ou baseadas em ativos usados, sem a devida reavaliação da alternativa de construção nacional, desestimula a cadeia produtiva interna, reduz a geração de empregos qualificados e afasta investimentos estruturantes, contrariando a lógica de desenvolvimento de médio e longo prazo.



Ressalte-se que a adoção do modelo de construção não implica renúncia à eficiência, mas, ao contrário, permite planejamento mais adequado, definição clara de cronograma físico-financeiro e maior controle técnico da execução, mitigando riscos operacionais futuros.

Dessa forma, a exclusão prática da alternativa de licitação para construção de embarcação nova revela-se inadequada sob o prisma do planejamento, da eficiência e do interesse público, devendo ser reavaliada pela Administração como solução legítima e tecnicamente viável para o atendimento da necessidade pública identificada.

III.5) DA INCONSISTÊNCIA DOS VALORES ESTIMADOS PARA CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÃO NOVA E DO RISCO DE PREMISSA ECONÔMICA EQUIVOCADA

O estudo técnico que fundamenta o edital aponta que o custo estimado para a construção de uma embarcação nova do tipo ferry-boat seria superior a R\$ 275.000.000,00 (duzentos e setenta e cinco milhões de reais), valor que é utilizado como elemento central para afastar a alternativa de licitação para construção.

Entretanto, tal estimativa não reflete a realidade da indústria naval brasileira, apresentando-se significativamente acima dos parâmetros praticáveis no mercado nacional, especialmente quando consideradas construções realizadas com estaleiros brasileiros, mão de obra local e cadeia produtiva interna.

A adoção de premissa econômica superestimada conduz a conclusões distorcidas no planejamento da contratação, na medida em que induz a Administração a considerar inviável uma alternativa que, sob critérios realistas de mercado, pode se revelar técnica e economicamente viável.

Ressalte-se que valores estimativos excessivamente elevados não apenas afastam soluções potencialmente mais eficientes, como também comprometem a adequada análise de custo-benefício exigida do gestor público, sobretudo quando o objeto envolve bem de elevada complexidade e longa vida útil.

Além disso, a construção nacional de embarcação nova permitiria:

- maior controle sobre o projeto e especificações técnicas;
- melhor adequação à infraestrutura existente de operação e manutenção;



- previsibilidade de desempenho e custos ao longo do ciclo de vida;
- fortalecimento da indústria naval brasileira, com impactos positivos econômicos e sociais.

Dessa forma, a utilização de valor estimado que não guarda correspondência com a realidade do mercado nacional não pode servir como fundamento suficiente para afastar a alternativa de construção, sob pena de comprometer o planejamento da contratação e a seleção da solução mais vantajosa para a Administração.

Impõe-se, portanto, a reavaliação dos parâmetros econômicos adotados, com base em estudos de mercado atualizados e aderentes à realidade da indústria naval brasileira, de modo a permitir decisão administrativa mais precisa, eficiente e alinhada ao interesse público.

IV) DOS PEDIDOS

Diante de todo o exposto, e considerando as inconsistências técnicas, operacionais e econômicas apontadas ao longo do Capítulo III, requer a Impugnante a essa Douta Administração que:

IV.1 – Quanto ao mérito da impugnação

1. Seja acolhida a presente impugnação, com a consequente suspensão do certame, a fim de permitir a reavaliação técnica e administrativa do objeto licitado, de modo a assegurar aderência à realidade do mercado, à infraestrutura existente e ao interesse público;
2. Seja reavaliado o modelo de contratação atualmente adotado, especialmente quanto à insistência na aquisição de embarcação em regime de pronta entrega, considerando-se, de forma efetiva e justificada, a alternativa de licitação para construção de embarcação nova, com cronograma definido e compatível com a capacidade da indústria naval;

IV.2) Quanto às especificações técnicas e operacionais

3. Sejam definidos, de forma clara e objetiva, parâmetros técnicos dimensionais mínimos da embarcação, tais como comprimento, boca, pontal, calado e capacidade mínima de transporte, garantindo julgamento objetivo, segurança jurídica e isonomia entre os licitantes;
4. Seja promovida a compatibilização entre o porte da embarcação pretendida e a infraestrutura real de manutenção disponível, com a devida avaliação da capacidade de docagem, estaleiro e



manutenção corretiva e preventiva, de modo a evitar a aquisição de ativo incompatível com a realidade operacional do Estado;

IV.3) Quanto à sustentabilidade contratual e econômica

5. Sejam reavaliados os parâmetros econômicos utilizados para estimar o custo de construção de embarcação nova, com base em dados aderentes à realidade da indústria naval brasileira, evitando-se premissas superestimadas que possam afastar soluções potencialmente mais vantajosas;

IV.5) Pedido final

6. Por fim, requer-se que todas as decisões decorrentes da presente impugnação sejam devidamente motivadas, com registro formal nos autos do processo administrativo, assegurando transparência, previsibilidade e controle dos atos administrativos.

V - DA CONCLUSÃO

A presente impugnação não se presta a obstaculizar o procedimento licitatório nem a postergar, de forma artificial, a solução para a recomposição da frota do Sistema de Transporte Hidroviário da Baía de Todos os Santos. Ao contrário, tem por finalidade contribuir para o aperfeiçoamento do instrumento convocatório, de modo a evitar a repetição de insucessos já verificados e a adoção de solução que, embora formalmente válida, se revele materialmente ineficiente, onerosa ou insustentável no curto e médio prazo.

Os pontos ora suscitados demonstram, de forma objetiva e fundamentada, que o edital apresenta inconsistências relevantes de ordem técnica, operacional e econômica, capazes de comprometer a competitividade do certame, a objetividade do julgamento e, sobretudo, a continuidade e a eficiência do serviço público que se busca assegurar.

A insistência em modelo de contratação já comprovadamente fracassado, a ausência de parâmetros técnicos dimensionais claros, a incompatibilidade potencial entre o porte da embarcação pretendida e a infraestrutura de manutenção existente, a fragilidade das garantias técnicas exigidas e a adoção de premissas econômicas questionáveis configuram riscos concretos ao interesse público, os quais podem e devem ser mitigados ainda na fase interna do procedimento.



Vilhena Serviços Ltda

Cnpj. 14.982.996/0001-92

A revisão dos pontos impugnados, longe de representar retrocesso, constitui medida de prudência administrativa, alinhada aos princípios do planejamento, da eficiência, da economicidade e da sustentabilidade da contratação, permitindo à Administração Pública tomar decisão mais segura, transparente e aderente à realidade do mercado e da infraestrutura disponível.

Diante disso, espera a Impugnante que a Administração acolha as razões apresentadas, promovendo os ajustes necessários no edital ou, ao menos, prestando esclarecimentos técnicos devidamente fundamentados, de forma a assegurar que a contratação atinja, de maneira efetiva e duradoura, a finalidade pública que a motivou.

Termos em que,

Pede deferimento.

Belém, 11 de Janeiro de 2026.

Dário G. Pantoja Neto

Diretor Proprietário

VILHENA SERVIÇOS Ltda

CNPJ: 14.982.982.996/0001-92

www.vilhenaservicos.com