



ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

1. Informações básicas do documento

Processo SEI nº 024.13266.2025.0007867-60.

2. Necessidade

2.1. Descrição da necessidade

O Sistema Ferry Boat do Estado da Bahia, até meados de 2018, operava com 09 embarcações para realização da travessia de veículos e passageiros no trajeto entre Salvador/Itaparica. Atualmente, o Sistema possui 07 embarcações, devido à inatividade dos ferry-boats Agenor Gordilho e Juracy Magalhães, das quais apenas 04 estão em condições operacionais, devido à constante retirada do tráfego dos 03 ferries mais antigos, que tem mais de 40 anos de uso, para realização de manutenção corretiva.

Em média, cerca de 20 mil passageiros e 3 mil veículos utilizam o serviço de travessia marítima diariamente. A pouca quantidade de embarcações disponíveis para operação impede que haja uma maior frequência no deslocamento da população à Ilha de Itaparica, prejudicando o comércio e o turismo local.

Em face do quadro acima narrado, a aquisição de, pelo menos, duas embarcações permitiria a redução nos intervalos da travessia e o aumento da capacidade operacional do sistema, mantendo a boa prestação dos serviços, conforme preconiza a cláusula 24.1.2 do Contrato de Concessão de Linha AGERBA nº 02/2014, onde é definido que o Poder Concedente deverá substituir as embarcações que comprovadamente não possuam mais condições de navegação.

Desta forma, foi deflagrado o procedimento de Pré-Qualificação Internacional nº 001/2023, com vistas à aquisição de duas embarcações, modelo Ferry-Boat, processo SEI nº 024.2049.2023.0003344-21, onde duas empresas foram pré-qualificadas. Concluído o processo, todas as embarcações apresentadas foram pré-qualificadas.

Após a instauração do procedimento acima, esta Secretaria celebrou o contrato com a Empresa Gerencial de Projetos Navais - EMGEPRON, por meio do Processo SEI nº 024.2085.2024.0002279-15, para prestação dos serviços de consultoria técnica especializada, compreendendo a avaliação técnica de embarcações do tipo Ferry-Boat, no bojo da Pré-Qualificação, e o suporte especializado na especificação dos requisitos normativos e técnicos necessários à instauração do Procedimento Licitatório para aquisição do Ferry-Boat, com o acompanhamento formal do procedimento licitatório, até a entrega da embarcação.

Em seguida, foi lançada a Concorrência Internacional Eletrônica nº 001/2024, Processo SEI nº 024.13266.2024.0009643-57, que, entretanto, foi declarada deserta, uma vez que não houve apresentação de propostas por parte dos interessados. A licitação foi republicada sob o nº 002/2024, porém, novamente, não foram apresentadas propostas, resultando na declaração de licitação deserta, doc. nº 00116297057.

Em virtude disso, a SEINFRA iniciou tratativas para aquisição direta das embarcações, em condições idênticas às estabelecidas no edital, após análise jurídica e validação pela Procuradoria Geral do Estado – PGE. Contudo, as empresas consultadas também não manifestaram interesse, deixando de apresentar propostas.

Diante desse cenário, identificou-se a necessidade de instauração de novo procedimento licitatório, com a elaboração de um Termo de Referência revisado, a fim de ampliar o universo de potenciais fornecedores.

2.2. Área requisitante

Diretoria Geral - DG.

2.3. Descrição dos Requisitos da Contratação

Fornecimento de uma embarcação, modelo Ferry-boat, com até 10 anos de construção/operação, ou ainda, com até 14.400h de funcionamento, para operar no Sistema Público de Transporte Hidroviário de Navegação Marítima Interior, de passageiros, cargas e veículos, na Baía de Todos os Santos, no Estado da Bahia.

a) Considerando que os Ferry-Boats trabalham aproximadamente 50% dos dias de um ano, haja vista trabalharem em regime de escala intercalada, sendo dia sim de operação e dia não, ou seja, dos 365 dias, opera efetivamente aproximadamente 180 dias por ano;

b) Considerando que nos 180 dias trabalhados, o período do expediente de trabalho é de 8 horas diárias;

c) Levando em consideração uma embarcação de 10 anos de construção e operação, temos:

- 8 horas diárias X 10 anos de construção e operação X 180 dias por ano = 14.400 horas de efetivo serviço.

A embarcação deve ser fornecida com toda documentação de construção, certificação ou classificação em meio físico e eletrônico (Documentos em formato PDF e todos os desenhos em formato DWG editável), para fins de adequação às NORMAM da Marinha do Brasil, tradução e submissão e aprovação à Sociedade Classificadora.

Antes da entrega no Brasil, a embarcação deverá ser obrigatoriamente classificada por uma Sociedade Classificadora, associada ou não à IACS, mas reconhecida pela Autoridade Marítima Brasileira, às expensas da licitante, que executará todas as alterações exigidas pela classificadora escolhida. O licitante arcará com todas as despesas inerentes aos serviços de adequação de sistemas, equipamentos e documentos.

3. Solução

3.1. Levantamento de Mercado

A presente contratação tem por finalidade a aquisição de uma embarcação tipo ferry-boat. O serviço de travessia é essencial ao transporte diário de cerca de **20 mil passageiros e 3 mil veículos**, de modo que a alternativa de **locação de embarcações** se revela inviável, tanto pela inexistência de oferta nacional compatível com o porte requerido quanto pelo **elevado custo operacional** decorrente da terceirização contínua do serviço.

Conforme **Estudo de Mercado conduzido pela EMGEPRON**, foram realizadas consultas amplas no país e no exterior, mediante publicação de Pedido de Cotação (RFQ 133-001-2025) com ampla divulgação internacional, seguindo metodologia compatível com a IN SEGES/ME nº 65/2021 e com o Decreto Estadual nº 22.886/2024. O processo comparou **propostas para embarcações novas e usadas**, considerando preço, prazo, custos de transporte, incidência tributária e necessidade de adequações técnicas, além de incorporar a experiência anterior de vistorias técnicas realizadas em 2024.

O estudo demonstrou que a **aquisição de embarcação nova** teria prazo médio de construção superior a **22 meses** e **custo unitário mediano de R\$ 275.790.000,00**, o que não atende à urgência da recomposição da frota. Assim, a aquisição de **embarcação usada** mostra-se a solução mais eficiente e economicamente adequada.

A partir das médias obtidas para embarcações usadas — **R\$ 90.979.000,00** no cenário completo e **R\$ 87.037.633,33** no cenário simplificado — verificou-se que o pacote completo representa a opção mais vantajosa, por evitar contratações adicionais posteriores e mitigar riscos operacionais e regulatórios.

Adicionalmente, o relatório técnico recomenda a revisão de determinados requisitos de boca, pontal, calado e idade das embarcações, permitindo maior flexibilidade e ampliando o universo potencial de fornecedores globais, sem comprometer a segurança e a navegabilidade. Essa reavaliação guarda coerência com o objetivo de maximizar a competitividade e obter preços de mercado devidamente atualizados.

Diante da estrutura do mercado internacional e da constatação de que o objeto envolve **bem de elevado valor, disponibilidade restrita e forte variação de condições técnicas**, a Administração deve adotar parâmetros procedimentais que assegurem **ampla competição, transparência na formação de preços** e

seleção objetiva da proposta mais vantajosa, considerando **todo o ciclo de vida da embarcação**, conforme determina o art. 18, VIII, da Lei nº 14.133/2021.

A aquisição de embarcação tipo ferry-boat caracteriza-se como **aquisição de bem especial**, nos termos do art. 6º, inciso XXIV, da Lei nº 14.133/2021, uma vez que se trata de equipamento de grande porte, de alta complexidade técnica, sujeito a requisitos específicos de engenharia naval, classificação, segurança da navegação (NORMAM-202/DPC), condições de operação marítima, normas trabalhistas embarcadas (NR-30) e exigências regulatórias da AGERBA. Trata-se de bem não padronizado, com significativa variabilidade de configurações, características construtivas e estado de conservação, além de envolver fornecedores especializados situados majoritariamente no mercado internacional.

Por se tratar de **bem especial**, a legislação determina que a modalidade adequada para a seleção de propostas é a **Concorrência**, conforme estabelecido no art. 28, inciso I, da Lei nº 14.133/2021. Nesse sentido, a **Concorrência Internacional Eletrônica**, combinada com o **critério de julgamento de menor preço** e o **modo de disputa aberto**, revela-se a forma mais adequada e eficiente para:

atrair fornecedores internacionais aptos a ofertar embarcações de grande porte e características específicas; assegurar competição efetiva, com lances sucessivos e redução progressiva dos preços;

permitir comparação objetiva de propostas, especialmente em cenário de variação cambial e custos acessórios complexos;

garantir que o resultado final represente a **melhor relação de custo-benefício considerando o ciclo de vida do objeto**, inclusive adequações, manutenção, operação segura e vida útil remanescente.

Nesta senda, à luz do Estudo de Mercado, dos parâmetros técnicos apurados e das diretrizes legais aplicáveis, a combinação procedimental proposta é **plenamente justificada**, demonstrando-se **adequada, proporcional e eficiente** para a obtenção da proposta que maximize o interesse público e restabeleça, com segurança e economicidade, a capacidade operacional da frota do Sistema Ferry Boat do Estado da Bahia.

3.2. Descrição da solução como um todo

Além da realização das manutenções preventivas e corretivas nas embarcações em operação, que já são realizadas pela Concessionária Internacional Travessias, deve-se contratar empresas especializadas para o fornecimento de embarcações, modelo Ferry-boat, com até 10 (dez) anos de construção, com até 14.400h de serviço, para operar no Sistema Público de Transporte Hidroviário de Navegação Marítima Interior, de Passageiros, Cargas e Veículos, na Baía de Todos os Santos, no Estado da Bahia.

3.3. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

Aquisição de embarcação para substituir a saída dos ferry-boats Agenor Gordilho e Juracy Magalhães.

3.4. Estimativa do Valor da Contratação

O valor estimado é de R\$ 90.979.000,00 (noventa milhões, novecentos e setenta e nove mil reais).

3.5. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

Considerando que a necessidade atual da Administração se restringe à aquisição de uma única embarcação, o parcelamento da solução mostra-se tecnicamente inviável e desproporcional ao objeto pretendido. O fracionamento somente é aplicável quando há a possibilidade real de divisão do objeto em partes autônomas, funcionalmente independentes e passíveis de contratação separada, sem prejuízo à economicidade e à padronização.

No presente caso, a solução a ser contratada consiste em uma unidade única e indivisível, cujo fornecimento envolve especificações técnicas integradas relativas ao casco, sistemas de navegação, motorização, segurança, conforto dos passageiros e demais características próprias do modelo definido pela Administração. A divisão hipotética desses elementos em lotes não resultaria em benefício à contratação; ao contrário, geraria risco de incompatibilidades técnicas, aumento da complexidade de gestão contratual e possível responsabilização solidária entre fornecedores distintos.

Além disso, o parcelamento de um objeto singular — a compra de um único ferry-boat — não ampliaria a competitividade, uma vez que não é possível segmentar a entrega da embarcação entre diferentes fornecedores. A contratação integral assegura padronização, rastreabilidade e responsabilidade única, fatores essenciais para garantir o desempenho operacional esperado e a conformidade com as normas de

segurança da navegação.

Dessa forma, conclui-se que o objeto apresenta natureza unitária e que a adoção do parcelamento não traria vantagens técnicas ou econômicas, motivo pelo qual a Administração opta justificadamente pela contratação da solução de forma não parcelada.

3.6. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

Não existem contratações correlatas ou interdependentes.

3.7. Demonstração de previsão da contratação no planejamento da Administração

A presente contratação ainda não está incluída no Plano de Contratações Anual em virtude do PCA não ter sido realizado para o exercício de 2025, por ser um artefato de caráter “preferencial” e não obrigatório, conforme o art. 12, inciso VII da Lei nº 14.133/2021.

4. Planejamento

4.1. Resultados Pretendidos

Melhoria do Sistema Público de Transporte Hidroviário de Navegação Marítima Interior, de Passageiros, Cargas e Veículos, na Baía de Todos os Santos.

4.2. Providências a serem adotadas

Antes da entrega no Brasil, a embarcação deverá ser obrigatoriamente classificada por uma Sociedade Classificadora, associada ou não à IACS, mas reconhecida pela Autoridade Marítima Brasileira, às expensas da licitante, que executará todas as alterações necessárias e previstas no escopo do projeto e as exigidas pela classificadora escolhida. O licitante arcará com todas as despesas inerentes aos serviços de adequação de sistemas, equipamentos e documentos.

4.3. Possíveis Impactos Ambientais

A presente aquisição não gera impactos ambientais diretos, por se tratar do fornecimento de embarcação.

No entanto, o processo de soldagem das embarcações deverá obedecer às boas práticas e procedimentos da construção naval.

A embarcação deverá ser dotada do equipamento separador de água e óleo ou de um sistema de drenagem de resíduos oleosos destinados para um tanque específico para recolhimento e armazenamento destes. O sistema deverá conter ainda um sistema de bombeamento do resíduo do tanque de armazenamento para caminhões tanques para descarte, com terminal de esgotamento instalado no convés principal.

5. Viabilidade

5.1. Declaração de Viabilidade/Inviabilidade

Os estudos preliminares evidenciaram que a contratação da solução descrita se mostra viável, em todos os aspectos, e fundamentadamente necessária.

6. Análise sobre a necessidade de classificação do ETP

Não aplicável ao caso concreto.

7. Identificação

Raphael Luiz de Souza

Diretor Geral

CPF: 217.438.865-00



Documento assinado eletronicamente por **Raphael Luiz de Souza, Diretor Geral**, em 15/12/2025, às 15:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 13º, Incisos I e II, do [Decreto nº 15.805, de 30 de dezembro de 2014](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site

[https://seibahia.ba.gov.br/sei/controlador_externo.php?](https://seibahia.ba.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)

[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](https://seibahia.ba.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **00129047989** e o código CRC **0B636BC7**.

Referência: Processo nº 024.13266.2025.0007867-60

SEI nº 00129047989