



RELATÓRIO

RESPOSTA AO PEDIDO DE ESCLARECIMENTO – RELATÓRIO 03

CONCORRÊNCIA ELETRÔNICA INTERNACIONAL Nº 001/2026

OBJETO: 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

QUESTIONAMENTO(S)	RESPOSTA(S)
I – CRITÉRIOS UTILIZADOS PARA DEFINIÇÃO DOS PARÂMETROS DIMENSIONAIS Os Anexos 4 e 5 estabelecem dimensões principais (comprimento, boca, pontal e calado) e capacidades mínimas como requisitos necessários/eliminatórios . Contudo, não se identifica memorial técnico ou racional de engenharia que fundamente as faixas estabelecidas. Diante disso, questiona-se: 1. Quais estudos operacionais, hidrodinâmicos ou estruturais fundamentaram as faixas dimensionais indicadas? 2. Tais dimensões decorrem de restrições físicas dos terminais (rampas, calado mínimo por maré, largura de canal, raio de giro)? 3. Constituem requisitos eliminatórios absolutos ou parâmetros referenciais passíveis de justificativa técnica equivalente? 4. Existe memorial técnico ou estudo de demanda que sustente os limites estabelecidos? A ausência de explicitação metodológica pode impactar a transparência do critério técnico adotado.	I – Quanto aos Parâmetros Dimensionais As dimensões e capacidades mínimas previstas nos Anexos do Edital constituem requisitos técnicos objetivos e eliminatórios, definidos com base: - nas condições operacionais da Baía de Todos os Santos; - nas limitações físicas dos terminais; - no porte e características das embarcações que já operam na travessia sob a responsabilidade do Governo do Estado; - nas necessidades de capacidade operacional do serviço público. Não se tratam de parâmetros referenciais, mas de requisitos mínimos de desempenho e adequação operacional. O edital contém especificação suficiente para formulação de proposta técnica e econômica, não havendo necessidade de memorial adicional para fins de competitividade.

II – VELOCIDADE OPERACIONAL (12 NÓS) Exige-se velocidade mínima de 12 nós totalmente carregado . Entretanto, não estão definidos os parâmetros hidrodinâmicos de aferição. Solicita-se esclarecimento: 1. A velocidade deverá ser aferida em qual condição de mar (escala Douglas), altura significativa de onda (Hs) e intensidade/direção de corrente? 2. Considera-se água parada (calm water trial) ou condição real da Baía de Todos os Santos? 3. Será exigida apresentação de: - o Curva potência x velocidade; - o Curva de resistência hidrodinâmica; - o Relatório oficial de Sea Trial validado por Sociedade Classificadora? 1. A condição de carregamento considerada corresponde simultaneamente à capacidade máxima de passageiros e veículos? Sem definição objetiva desses parâmetros, embarcações com arquiteturas propulsivas distintas tornam-se tecnicamente incomparáveis.	II – Velocidade Operacional A exigência de velocidade mínima de 12 nós totalmente carregado refere-se à condição usual de operação com capacidade máxima prevista no edital. A aferição dar-se-á por meio de comprovação técnica documental (relatório de sea trial ou documentação equivalente validada por sociedade classificadora), conforme exigido nos anexos. Será considerada a documentação de projeto. Não há exigência de definição prévia de escala Douglas ou parâmetros ambientais específicos, cabendo à licitante apresentar solução que atenda ao desempenho mínimo estabelecido.
III – SISTEMA DE PROPULSÃO O edital exige operação bidirecional, porém não especifica: 1. Existe exigência quanto ao tipo de sistema propulsor (eixo convencional com reversor, CPP, FPP, azimuthal, Voith Schneider, Z-drive)? 2. Há potência mínima instalada exigida para os MCP? 3. Será exigida reserva mínima de potência (MCR vs NCR)? 4. Existe exigência de redundância mínima do arranjo propulsivo? 5. Será exigido histórico documentado de horas reais dos motores e sistemas propulsores? A ausência de tais definições pode gerar assimetria relevante de eficiência energética, manobrabilidade e segurança operacional.	III – Sistema de Propulsão e Arquitetura Técnica O edital não restringe tecnologia propulsiva específica. A solução técnica é de responsabilidade da licitante, desde que: atenda aos requisitos mínimos de velocidade operacional; cumpra normas da Autoridade Marítima; assegure operação bidirecional (sistemas instalados à vante e à ré) conforme exigido; "mínimo operacional" com a existência de pelo menos dois propulsores à vante e dois à ré para garantir a capacidade de manobra após a falha de um componente; a verificação de horas reais dos motores e sistemas propulsores será feita por equipe técnica da contratante. A Administração não estabelecerá potência mínima ou modelo propulsivo específico, preservando a competitividade e a liberdade técnica.
IV – SISTEMAS GERADORES E ARQUITETURA ELÉTRICA O TR exige grupos geradores independentes. Solicita-se esclarecimento: 1. Qual potência mínima por grupo gerador? 2. Exige-se configuração N+1, como redundância? 3. Existe estimativa oficial de carga elétrica máxima (kVA/MW)? 4. Será exigido balanço de carga e diagrama unifilar completo? Sem definição de carga máxima, propostas com arquiteturas elétricas distintas tornam-se tecnicamente desequilibradas.	IV – Sistemas Elétricos e Geradores O TR exige grupos independentes conforme descrito. O dimensionamento de potência e arquitetura elétrica é responsabilidade da licitante, devendo garantir atendimento integral às cargas operacionais e às exigências regulatórias.

V – DOCUMENTAÇÃO TÉCNICA, DESENHOS E ESTABILIDADE Os Anexos exigem entrega de documentação completa, inclusive desenhos em DWG editável, além de planos estruturais e documentos de estabilidade (Trim & Stability) Questiona-se: 1. Os planos estruturais e cálculos deverão ser apresentados na fase de proposta ou apenas pelo vencedor? 2. O documento completo de estabilidade deverá acompanhar a proposta? 3. A certificação de arqueação será comprovada por certificado vigente ou memorial técnico detalhado? 4. A ausência de algum documento técnico implicará desclassificação automática? A definição clara dessas exigências é essencial para evitar subjetividade na análise técnica.	V – Documentação Técnica A documentação exigida deverá observar o previsto no edital. Planos estruturais completos e documentação final serão exigidos do vencedor, conforme cronograma contratual. A ausência de documentação obrigatória prevista no edital poderá ensejar desclassificação.
VI – LOCAL DE CONSTRUÇÃO INTERNACIONAL E REGIME DE FISCALIZAÇÃO Considerando que o instrumento convocatório admite fornecimento de embarcação nova ou usada dentro dos limites estabelecidos e prevê entrega sob condição DDP no Terminal Marítimo de São Joaquim, resta configurada a possibilidade de construção integral em estaleiro estrangeiro. Entretanto, não se identificam disposições expressas quanto ao regime de fiscalização técnica durante a construção internacional. Diante disso, solicita-se esclarecimento quanto aos seguintes pontos: 1. Confirma-se que a embarcação poderá ser construída integralmente em estaleiro estrangeiro, sem necessidade de construção parcial ou finalização em território nacional? 2. Haverá exigência de acompanhamento técnico da Administração durante a construção no exterior? 3. Existirão marcos obrigatórios de inspeção técnica, tais como aprovação de planos estruturais antes do corte de aço, inspeção de quilha, fechamento estrutural, instalação de sistemas propulsivos, integração elétrica e realização de testes de mar? 4. A ausência de fiscalização presencial da Administração durante a construção implicará que a validação técnica ocorrerá exclusivamente no momento da entrega no Brasil? A definição clara desses aspectos é essencial para delimitar a matriz de risco técnico e regulatório da construção internacional.	VI – Construção Internacional Ressalta-se que o edital também permite o oferecimento de embarcações de construção nova, sem uso. É admitida que a construção tenha sido feita em estaleiro estrangeiro, desde que: a embarcação seja entregue em condição DDP no Terminal de São Joaquim; esteja plenamente regular perante a Autoridade Marítima Brasileira; cumpra todas as exigências classificatórias e regulatórias. A fiscalização dar-se-á nos termos contratuais e regulatórios, sendo a responsabilidade técnica integral da contratada.

VII – CLASSIFICAÇÃO INTERNACIONAL E RECLASSIFICAÇÃO NO BRASIL Os anexos exigem que a embarcação esteja classificada por sociedade pertencente à IACS ou reconhecida pela Autoridade Marítima Brasileira, bem como que sejam apresentadas certificações estatutárias e documentação técnica completa. Todavia, não se encontra explicitado: 1. Se será admitida embarcação com classificação estrangeira válida no momento da entrega, condicionada à posterior adaptação às NORMAM brasileiras; 2. Se será obrigatória reclassificação integral por sociedade reconhecida pela Autoridade Marítima Brasileira antes da aceitação definitiva; 3. Se a sociedade classificadora brasileira deverá acompanhar a construção desde a fase inicial ou apenas proceder à certificação final após eventual adaptação; 4. Em caso de divergência entre a classificação originalmente obtida no exterior e os requisitos específicos aplicáveis à operação na Baía de Todos os Santos, se toda responsabilidade técnica, financeira e de prazo permanecerá integralmente atribuída à contratada. Tais definições possuem impacto direto na estruturação do projeto, no cronograma regulatório e na composição de custos da proposta.	VII – Classificação e Certificação 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. A embarcação deverá atender integralmente às exigências da Autoridade Marítima Brasileira no momento da aceitação definitiva. Qualquer adequação necessária será de responsabilidade exclusiva da contratada, sem direito a reequilíbrio econômico-financeiro.
VIII – APROVAÇÃO DE PROJETOS E MARCO DE ACEITAÇÃO TÉCNICA Embora se exija apresentação de data-book, desenhos estruturais e documentação técnica completa, não se encontra claramente disciplinado: 1. Se os planos estruturais, cálculos de estabilidade e documentação de engenharia deverão ser previamente aprovados pela Administração antes do início da construção internacional; 2. Se haverá prazo formal de análise técnica por parte da SEINFRA ou da sociedade classificadora indicada; 3. Se a aceitação definitiva da embarcação ocorrerá apenas após o completo registro e certificação perante a Autoridade Marítima Brasileira; 4. Qual será o procedimento contratual em caso de reprovação técnica pela Autoridade Marítima Nacional após a entrega física da embarcação no Brasil. A ausência de definição desses marcos pode gerar insegurança quanto à alocação de riscos e à previsibilidade contratual.	VIII – APROVAÇÃO DE PROJETOS E MARCO DE ACEITAÇÃO TÉCNICA Todos os planos estruturais, cálculos de estabilidade e documentação de engenharia deverão ser previamente aprovados por Sociedade Classificadora, conforme previsto no edital, e recebidos pela Administração. A análise técnica deverá ser executada pela sociedade classificadora, à cargo da contratada. A aceitação definitiva da embarcação ocorrerá apenas após o completo registro e certificação perante a Autoridade Marítima Brasileira. Caberá à contratada sanar qualquer problema de reprovação técnica perante a Autoridade Marítima Brasileira.

IX – RESPONSABILIDADE PELA ENGENHARIA E ADEQUAÇÕES REGULATÓRIAS Os anexos indicam que a licitante deverá arcar com as adequações necessárias antes da entrega, incluindo atualização de documentos e atendimento às exigências da sociedade classificadora. Diante disso, solicita-se confirmação expressa de que: 1. Toda responsabilidade técnica e financeira pelas adequações às NORMAM brasileiras e às exigências da sociedade classificadora reconhecida pela Autoridade Marítima Brasileira é integralmente da contratada; 2. Eventuais modificações estruturais ou sistêmicas exigidas para fins de certificação nacional não gerarão reequilíbrio contratual; 3. O órgão licitante fornecerá, previamente, dados técnicos oficiais relativos às interfaces com os terminais (limitações de calado por maré, dimensões de rampa, limites de manobra, restrições operacionais), de modo a permitir a adequada compatibilização do projeto. A delimitação clara dessas responsabilidades é fundamental para assegurar que todas as licitantes estruturam suas propostas sob premissas homogêneas quanto ao risco regulatório e à engenharia de adequação.	IX – RESPONSABILIDADE PELA ENGENHARIA E ADEQUAÇÕES REGULATÓRIAS Toda responsabilidade técnica e financeira pelas adequações às NORMAM brasileiras e às exigências da sociedade classificadora reconhecida pela Autoridade Marítima Brasileira é integralmente da contratada. Eventuais modificações estruturais ou sistêmicas exigidas para fins de certificação nacional não gerarão reequilíbrio contratual. O edital define a área de operação na Baía de Todos os Santos, bem como as características principais requeridas para a embarcação estão previstos no edital. Não é necessário fornecer, previamente, dados técnicos oficiais relativos às interfaces com os terminais (limitações de calado por maré, dimensões de rampa, limites de manobra, restrições operacionais).
X – BENCHMARK OPERACIONAL Para adequada modelagem técnica: 1. Quais embarcações atualmente operam na Baía de Todos os Santos? 2. Qual o tipo de sistema propulsor dessas embarcações? 3. Há registros formais de limitação operacional por maré/corrente nos últimos cinco anos? 4. Existe relatório técnico consolidado de desempenho disponível?	X – BENCHMARK OPERACIONAL A atual operadora das embarcações é a INTERNACIONAL TRAVESSIAS. Informações detalhadas podem ser obtidas no endereço: https://www.internacionaltravessias.com.br Embarcações atualmente operam na Baía de Todos os Santos: Dorival Caymmi, Ivete Sangalo, Maria Bethânia, Pinheiro, Rio Paraguaçu, Zumbi dos Palmares, Anna Nery. Não há registros formais de limitação operacional por maré/corrente nos últimos cinco anos. Não existe relatório técnico consolidado de desempenho disponível.
XI – CRITÉRIOS DE EQUALIZAÇÃO O TR prevê planilha de equalização . Solicita-se esclarecimento: 1. A equalização considerará eficiência energética (consumo específico g/kWh)? 2. Será considerado custo estimado de manutenção? 3. Haverá ponderação técnica além do critério de menor preço nominal? A ausência de critérios técnicos objetivos pode comprometer a aferição da proposta mais vantajosa sob perspectiva operacional de longo prazo.	XI – CRITÉRIOS DE EQUALIZAÇÃO A planilha de equalização destina-se exclusivamente à verificação de atendimento aos requisitos mínimos. Não será considerado critérios de eficiência energética (consumo específico g/kWh), Não será considerado custo estimado de manutenção. Não haverá ponderação técnica adicional além do cumprimento das exigências editalícias.
XII – DO ENQUADRAMENTO JURÍDICO DO OBJETO E DO CRITÉRIO DE JULGAMENTO XII.I – NATUREZA TÉCNICA DO OBJETO O objeto da presente licitação envolve não apenas o fornecimento da embarcação, mas também a elaboração ou adaptação de projeto estrutural, compatibilização com normas técnicas nacionais (NORMAM), certificação por sociedade classificadora reconhecida, apresentação de data-book técnico completo, cálculos estruturais e de estabilidade, adequação regulatória para operação na Baía de Todos os Santos e eventual reclassificação perante a Autoridade Marítima Brasileira. Tais elementos indicam que a contratação possui conteúdo técnico relevante de engenharia naval, com impacto direto em desempenho hidrodinâmico, segurança	

estrutural, eficiência energética e regularidade regulatória. Diante disso, solicita-se esclarecimento quanto ao enquadramento jurídico adotado pela Administração para classificar o objeto como aquisição de bem comum passível de julgamento exclusivamente pelo menor preço global, bem como quanto à compatibilidade desse enquadramento com a complexidade técnica envolvida.

XII.II – ADEQUAÇÃO DO CRITÉRIO DE JULGAMENTO

Nos termos da Lei Federal nº 14.133/2021, o critério de julgamento deve guardar aderência à natureza do objeto, assegurando a seleção da proposta mais vantajosa sob a ótica técnica, operacional e econômica.

Considerando que a embarcação poderá apresentar soluções distintas quanto à arquitetura propulsiva, potência instalada, desempenho sob regime de maré e corrente, eficiência energética, robustez estrutural, arranjo elétrico e risco regulatório de certificação, questiona-se de que forma o critério exclusivamente econômico assegura comparabilidade técnica efetiva entre soluções de engenharia potencialmente distintas.

Solicita-se esclarecimento se a Administração avaliou a adoção de critério de técnica e preço ou outro modelo de ponderação técnica compatível com a complexidade do objeto.

XII.III – CLASSIFICAÇÃO COMO BEM COMUM

A Lei nº 14.133/2021 admite julgamento pelo menor preço para bens comuns, entendidos como aqueles cujos padrões de desempenho e qualidade possam ser objetivamente definidos pelo edital.

Diante das exigências técnicas constantes dos anexos, questiona-se:

1. Se o objeto foi formalmente classificado como bem comum.
2. Quais fundamentos técnicos sustentam tal classificação.
3. Se a Administração entende que não há margem relevante de variabilidade técnica entre soluções de engenharia possíveis dentro das faixas dimensionais e de desempenho previstas.

XII.IV – PRESERVAÇÃO DA COMPETITIVIDADE E DA PROPOSTA MAIS VANTAJOSA

Considerando a natureza técnica da contratação, solicita-se esclarecimento acerca de como o modelo exclusivamente econômico adotado assegura:

- seleção da solução estruturalmente mais segura;
- mitigação de risco operacional futuro;
- avaliação adequada da eficiência energética e do custo do ciclo de vida;
- equilíbrio entre preço nominal e desempenho técnico.

Registra-se que o presente questionamento possui caráter técnico-preventivo, visando assegurar aderência entre a natureza do objeto e o critério de julgamento adotado, em estrita observância aos princípios da isonomia, competitividade, julgamento objetivo e eficiência administrativa.

XII – DO ENQUADRAMENTO JURÍDICO DO OBJETO E DO CRITÉRIO DE JULGAMENTO

O objeto foi estruturado com especificações técnicas objetivas e mensuráveis, o que permite sua classificação como aquisição de bem com padrões de desempenho definidos no edital.

Para ampliar a concorrência e permitir o maior número possível de licitantes, permitiu-se o oferecimento de embarcações novas ou em construção, bem como embarcações já usadas.

O critério de julgamento guarda aderência à natureza do objeto, pois as especificações técnicas são objetivas e mensuráveis.

Não se restringem soluções técnicas a serem apresentadas pelos licitantes quanto à arquitetura propulsiva, potência instalada, desempenho sob regime de maré e corrente, eficiência energética, robustez estrutural, arranjo elétrico e risco regulatório de certificação.

O critério de menor preço global está em conformidade com a Lei nº 14.133/2021, pois:

os requisitos técnicos são objetivos;

não há julgamento subjetivo de soluções de engenharia;

as propostas devem atender integralmente aos parâmetros mínimos previamente estabelecidos.

Não há previsão de julgamento por técnica e preço.

O objeto foi classificado como bem comum.

Não haverá comparação técnica entre soluções de engenharia potencialmente distintas.

XIII – CONCLUSÃO

Os esclarecimentos ora formulados possuem natureza eminentemente técnica e preventiva, tendo por finalidade assegurar que os parâmetros de engenharia naval, o regime de certificação regulatória, o modelo de fiscalização, a alocação de responsabilidades técnicas e o critério de julgamento sejam interpretados e aplicados de forma objetiva, uniforme e comparável entre os licitantes. Tratando-se de contratação que envolve solução técnica de engenharia naval complexa, cujo desempenho depende de modelagem hidrodinâmica, arquitetura propulsiva, dimensionamento estrutural, estabilidade, arqueação, certificação classificadora, adequação às NORMAM e compatibilização com infraestrutura portuária existente, eventuais esclarecimentos que redefinam ou detalhem premissas técnicas poderão impactar diretamente:

1. o dimensionamento da potência instalada;
2. a arquitetura do sistema propulsivo;
3. o balanço energético da embarcação;
4. os cálculos estruturais e de estabilidade;
5. o cronograma regulatório de certificação;
6. a estrutura de custos e o prazo de entrega.

Nessas circunstâncias, caso as respostas aos presentes questionamentos impliquem complementação ou redefinição substancial de parâmetros técnicos, entende a [.....] que a concessão de prazo adicional razoável para adequação das propostas, inclusive com eventual reprogramação da sessão pública, configura medida necessária à preservação da competitividade do certame e à garantia da igualdade de condições entre os licitantes. Tal providência não possui caráter protelatório, mas constitui condição objetiva de equilíbrio concorrencial, evitando a formulação de propostas com base em premissas incompletas ou posteriormente esclarecidas, o que poderia comprometer a segurança jurídica do procedimento e a própria seleção da proposta mais vantajosa ao interesse público.

XIII – Conclusão

Os esclarecimentos ora prestados não alteram requisitos técnicos, critérios de julgamento ou condições de participação previstas no edital.

Assim, permanecem inalteradas:
as especificações técnicas;
o critério de julgamento;
a data da sessão pública.

NOTA 01: O pedido de esclarecimento foi recebido em **23/02/2026**

NOTA 02: As respostas aos questionamentos apresentados foram obtidas após análise da empresa de consultoria técnica.

Salvador, 25 de fevereiro de 2026.

Carlos Henrique Nunes Leal Brandão
Agente de Contratação



Documento assinado eletronicamente por **Carlos Henrique Nunes Leal Brandão, Coordenador Técnico**, em 25/02/2026, às 11:52, 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?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0,

informando o código verificador **00133913300** e o código CRC **AD3E995D**.

Referência: Processo nº 024.13266.2025.0007867-60

SEI nº 00133913300