

I – Da impugnante

HENVIL TRANSPORTES LTDA., CNPJ N° [REDACTED], com sede na Travessa Quintino Bocaiuva, 2301, Edifício Rogélio Fernandez, Andar 21, Sala 2101, Cremação, CEP 66045-315, Belém, Pará, Brasil, representada por seu advogado (mandato anexo), com fundamento no art. 165, §1º da Lei 14.133/2021, apresenta impugnação ao Edital 2025.

II – Objeto da licitação

Concessão patrocinada do Sistema de Travessias Litorâneas do Estado de São Paulo, da Concorrência Internacional nº 005/2025, com obrigações de investimentos, operação e manutenção.

III – Dispositivos impugnados

a) Riscos da licitação com embarcações de propulsão 100% elétricas.

Exigência no Anexo 3B (Caderno Aquaviário) e reafirmada na Primeira Ata de Esclarecimentos de propulsão 100 % elétrica das embarcações, sob pena de desclassificação.

O Planejamento da CONCESSÃO PATROCINADA dos serviços públicos de operação, manutenção e realização dos investimentos necessários para a exploração do sistema de transporte aquaviário de veículos e passageiros denominado SISTEMA DE TRAVESSIAS de São Paulo optou pela substituição de todas as embarcações por embarcações elétricas, trazendo os seguintes problemas que devem impactar em riscos operacionais, econômicos e financeiros e, como consequência, de qualidade para o usuário.

Riscos operacionais e de disponibilidade:

- **Autonomia limitada:** a duração da carga pode restringir o alcance, o que é crítico em rotas longas ou sob condições adversas.
- **Infraestrutura insuficiente:** poucos portos têm estações de recarga rápida e seguras; isso pode gerar atrasos operacionais.
- **Dependência de energia elétrica:** falhas no fornecimento de energia em terra podem paralisar toda a frota.
- **Tempo de recarga:** mesmo com carregadores rápidos, o tempo é maior que o abastecimento convencional (diesel, por exemplo).

b) Da degradação das baterias e perda da qualidade:

As baterias envelhecem com ciclos de carga/descarga e podem perder desempenho, impactando a autonomia e segurança da navegação. Atualmente se estima que a vida útil das baterias deve durar aproximadamente 10 anos.

Como a Concessão tem duração de 20 (vinte) anos, iniciados a partir da assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA e as Embarcações devem ser implantadas entre o 3º e o 6º anos, espera-se que haja uma necessidade de reposição das baterias da frota entre o 13º e o 16º anos.

No atual estágio de maturidade tecnológica, essas baterias tem custo muito elevado, chegando a custar 45% do custo total das embarcações, SENDO QUE ESSES VALORES DE CAPEX NÃO ESTÃO PREVISTOS NO ESTUDO ECONÔMICO DAS EMBARCAÇÕES.

Além disso, existem outros riscos econômicos não devidamente avaliados:

Obsolescência tecnológica: avanços rápidos podem tornar sistemas e baterias antigas economicamente inviáveis.

Dependência de fornecedores específicos: há poucos fabricantes de baterias marítimas certificadas.

Da mesma forma, como tecnologia entrante, seria prudente, para manutenção da qualidade do serviço e o equilíbrio econômico e financeiro da Concessão:

1. Permitir embarcações híbridas.
2. Permitir reserva operacional de diesel com motores de alto desempenho (pelo risco tecnológico de tecnologia entrante).

IV – Das ilegalidades das exigências

a) Propulsão 100 % elétrica das embarcações:

1. Violação ao princípio da isonomia e da ampla competitividade: cláusula restritiva sem justificativa técnica.
2. Ausência de viabilidade técnica demonstrada nos anexos públicos e fornecedores escassos no mercado.
3. Medida desproporcional frente a soluções tecnológicas intermediárias (híbridas, GNL, biocombustível).

V – Da necessidade de adequação

– Excluir a obrigatoriedade de propulsão 100% elétrica; – Permitir alternativas tecnológicas compatíveis, como propulsão híbrida; – Suspende o certame até republicação do edital retificado.

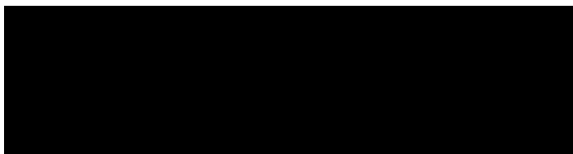
- VI – Dos pedidos**
- a) Acolhimento da impugnação e retificação do edital;
 - b) Suspensão temporária do certame;
 - c) Juntada da peça ao processo licitatório e preservação para recursos futuros.

VII – Anexos

1. Ata de Esclarecimentos (Q. 35–39)
2. Trechos do Anexo 3B
3. Documentos da impugnante (CNPJ, estatuto, etc.)
4. Mandato do advogado

Data máxima venia, pede deferimento.

Belém, de novembro 2025.



Cláudio Luciano da Rocha Conde
Engenheiro
CREA-PA [REDACTED]

Antonio Nilo de Barros Neto
Advogado
OAB/PA nº [REDACTED]
OAB/RJ nº [REDACTED]