

DESPACHO

Nº do Processo: 378.00000120/2024-87

Interessado: Henvil Transportes Ltda.

Assunto: Impugnação ao Edital da Concorrência Internacional nº SPI-005/2025 - Travessias Hídricas do Estado de São Paulo

DECISÃO SOBRE PEDIDO DE IMPUGNAÇÃO

CONCORRÊNCIA INTERMACIONAL Nº SPI-005/2025

OBJETO: 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

A COMISSÃO DE CONTRATAÇÃO, designada por meio da Portaria Conjunta SPI/ CPP nº 010/2025, publicada no Diário Oficial do Estado de São Paulo, na edição de 25 de setembro de 2025, no uso de suas atribuições, leva ao conhecimento público a decisão fundamentada sobre o pedido de impugnação ao edital, nos termos do disposto no item 4.2 do referido instrumento convocatório.

1. RELATÓRIO

Trata-se de Impugnação ao Edital da Concorrência Internacional nº SPI-005/2025 (“Concorrência”), apresentada por Henvil Transportes Ltda. (“Impugnante”), com fundamento no item 4 do Edital e no art. 164 da Lei nº 14.133/2021.

A Impugnante questiona a obrigatoriedade de utilização de embarcações com propulsão 100% elétrica, prevista no Anexo 3B – Caderno Aquaviário e reiterada na Primeira Ata de Esclarecimentos. Alega, em síntese: (i) imposição de relevantes riscos operacionais e de disponibilidade (autonomia limitada, infraestrutura de recarga insuficiente, dependência energética e grande tempo de recarga); (ii) possibilidade de degradação das baterias e perda da qualidade; (iii) custo elevado das baterias, que podem representar cerca de 45% do valor total das embarcações, sem previsão específica desse CAPEX nos estudos econômicos; (iv) riscos econômicos não devidamente avaliados, decorrentes da obsolescência tecnológica e da dependência de fornecedores específicos. Alega que a exigência seria desproporcional e anticompetitiva e violaria o princípio da isonomia, devendo ser admitidas alternativas tecnológicas, como a permissão de embarcações híbridas e de reserva operacional de diesel

com motores de alto desempenho.

Com base nesses argumentos, a Impugnante requer: (i) o acolhimento da impugnação, com a retificação do edital para que seja excluída a obrigatoriedade de utilização de embarcações com propulsão 100% elétrica, permitindo-se alternativas tecnológicas compatíveis, como propulsão híbrida; e (ii) a suspensão do certame até a republicação do edital retificado.

2. ADMISSIBILIDADE

Nos termos do item 4.2 do Edital e do artigo 164 da Lei nº 14.133/2021, a Impugnação, apresentada às 21:09 do dia 5 de novembro de 2025, é tempestiva, pois observado o prazo de até 3 (três) dias úteis da data marcada para a entrega dos envelopes (designada para 10 de novembro de 2025). No mais, a Impugnação foi apresentada por parte legítima e na forma prevista no item 4.1.(i), sendo, portanto, admitida.

3. MÉRITO

No mérito, os argumentos da Impugnação não merecem prosperar, como se demonstra a seguir.

3.1. Viabilidade operacional da propulsão elétrica: autonomia e tempo de recarga

A exigência de utilização de embarcações 100% elétricas nas travessias litorâneas do Estado de São Paulo foi baseada em estudos prévios para estruturação do Projeto que demonstram a viabilidade técnica e operacional desta previsão.

A maior travessia com viagens frequentes do sistema – trecho São Sebastião-Ilhabela – possui extensão inferior a 3 km, sendo que embarcações 100% elétricas já operam com sucesso há vários anos em trajetos significativamente mais longos. É o caso, por exemplo, da MV Ampere, na Noruega (5,7 km, em operação desde 2015), e da e-Ferry Ellen, na Dinamarca (40 km, em operação desde 2019), conforme documentado em estudos de caso internacionais^[1].

A autonomia da embarcação elétrica resulta do dimensionamento do sistema de baterias, cuja eficiência decorre da adequada combinação entre capacidade de armazenamento (número de células), potência de recarga e tempo de carregamento - parâmetros de engenharia que podem ser livremente definidos e otimizados pelo licitante no âmbito de sua proposta técnica, de acordo com a modelagem técnica e o perfil operacional da travessia.

Não merecem prosperar, portanto, os argumentos apresentados pela Impugnante.

3.1.1. Infraestrutura de recarga

É de responsabilidade da futura concessionária a obrigação de instalar e operar a infraestrutura de recarga elétrica nos terminais, conforme disposto no Anexo 3C – Caderno de Investimentos Terrestres, que contempla a necessidade de implantação de “Sistema de Alimentação” das embarcações por meio da implantação de (i) totens de recarga; (ii) cabines de comando; (iii) transformadores à seco; e (iv) geradores de emergência. Portanto, constituirá obrigação da concessionária adequar os tempos de recarga com os intervalos operacionais, realizando carregamentos mais longos durante as janelas operacionais de baixa demanda e carregamentos mais rápidos durante o momento de embarque e desembarque dos veículos, na forma do item 6.4.1.6 do Anexo 3C.

Ou seja, não se verifica a alegada insuficiência de infraestrutura. Trata-se de obrigação contratual cuja execução integra o escopo do projeto, compatível com a autonomia operacional e a segurança do serviço.

3.1.2. Ciclo de vida, custos e evolução tecnológica

Os estudos de viabilidade observaram os ciclos de perda de capacidade das baterias e adotaram parâmetros conservadores, estimando ciclos de substituição em 8 anos – inferior, inclusive, ao período de 10 anos indicado na impugnação, sendo que tais custos foram

devidamente estimados e compõem o modelo econômico-financeiro do Projeto, conforme previsto no Anexo 21 – EVTEA.

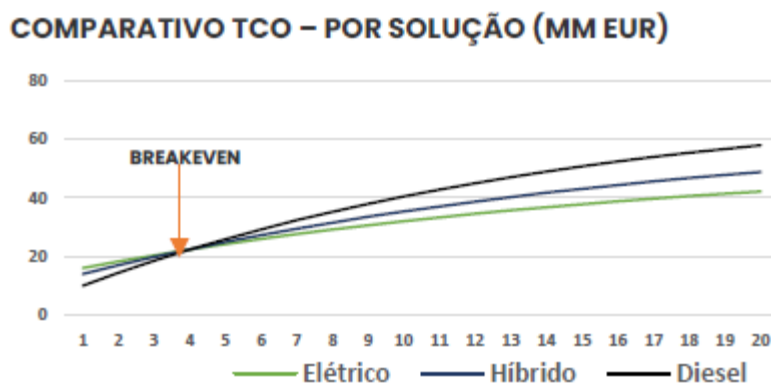
Além disso, na janela de substituição prevista para as baterias, é razoável projetar avanços tecnológicos e reduções significativas de custo, em linha com a tendência global de diminuição dos custos dos sistemas de armazenamento de energia. Tal evolução permitirá melhorias operacionais e maior eficiência econômica ao longo do prazo da concessão. Referências internacionais indicam que a durabilidade real das baterias tende a ser maior - a título exemplificativo, a MV Ampere mantém operação há 10 anos com o mesmo conjunto de baterias[2].

Nesse sentido, estudos de mercado (como o relatório BloombergNEF) indicam tendência contínua de redução do custo dos packs de baterias, alcançando US\$ 115 por kWh, o menor patamar desde 2017[3]:



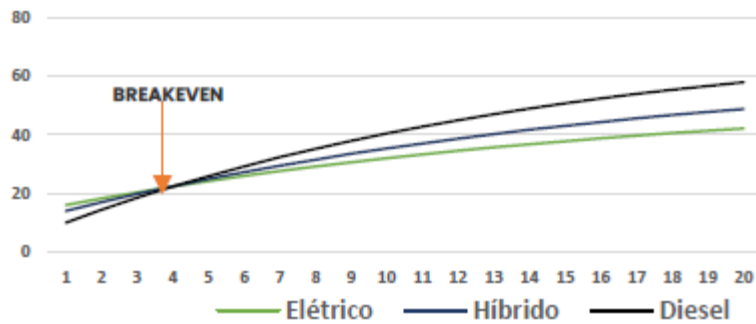
Assim, eventuais substituições ao longo da concessão tenderão a ocorrer em condições econômicas mais vantajosas.

Além disso, o custo total de operação de embarcações convencionais (adicionados os custos de investimentos) é comprovadamente superior ao das embarcações elétricas. O ponto de equilíbrio (“*breakeven*”) é atingido em menos de cinco anos, conforme estudos setoriais [4]:



Quanto à alegação de obsolescência tecnológica, cumpre observar que o item 27.1. xxxiii do Contrato expressamente define tal evento como risco da Concessionária, que deverá gerir a atualização e a manutenção tecnológica dos sistemas empregados. A evolução tecnológica é contínua e inerente a contratos de longo prazo e o fato de existirem avanços esperados ao longo da concessão não compromete a viabilidade atual da solução, mas, ao contrário, representa oportunidade de aprimoramento e redução de custos futuros.

COMPARATIVO TCO – POR SOLUÇÃO (MM EUR)



A possibilidade de eventual obsolescência tecnológica não constitui motivo para afastar a adoção de soluções mais eficientes e ambientalmente sustentáveis, conforme se abordará no tópico seguinte. Ademais, trata-se de previsão aderente às disposições da Lei nº 11.079/2004, que estabelece que as cláusulas dos contratos de parceria público-privada deverão prever os mecanismos para a preservação da atualidade na prestação dos serviços (art. 5º, inc. “V”), bem como da Lei nº 8.987/1995, que prevê que a atualidade “*compreende a modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e a sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço*” (art. 6º, §2º).

3.2. Legalidade da Exigência, Isonomia e Ausência de Restrição à Competitividade

A Impugnante cita existência de violação ao princípio da isonomia e da ampla competitividade, alegando que a previsão da propulsão elétrica seria restritiva sem justificativa técnica, entretanto, não demonstra comprovação dessas alegações.

Primeiramente, cumpre ao Poder Concedente, dentro de sua discricionariedade técnica e administrativa, definir o objeto da licitação. A Administração Pública não está obrigada a licitar a solução tecnologicamente mais antiga, mas sim aquela que, com base em estudos técnicos, melhor atende ao interesse público.

No caso, o Projeto está totalmente alinhado aos objetivos do Programa de Parcerias de Investimentos do Estado de São Paulo (PPI-SP), conforme estabelecido no Decreto nº 67.443, de 11 de janeiro de 2023, e com a Política Estadual de Mudanças Climáticas – PEMC¹ do Estado de São Paulo (Lei nº 13.978/2009). Estima-se que a adoção da propulsão elétrica representará, apenas nas travessias litorâneas, a não emissão de pelo menos 18 mil toneladas de dióxido de carbono (CO₂) por ano.

Além disso, o atendimento da diretriz de eletrificação das embarcações está em consonância com a adesão do Estado às campanhas “Race to Zero” e “Race to Resilience”, da Organização das Nações Unidas – ONU sobre Mudança do Clima², bem como às diretrizes do Plano Estadual de Energia (PEE 2050) e do Plano de Ação Climática e desenvolvimento sustentável para São Paulo (PAC 2050).

A exigência de propulsão elétrica está em consonância com a tendência mundial de eletrificação do transporte aquaviário, que vem se consolidando como padrão de eficiência e sustentabilidade no setor^[5].

A modelagem da concessão, portanto, está em conformidade com os arts. 5º e 11, IV, da Lei nº 14.133/2021, que impõem à Administração o dever de observar os princípios da eficiência, da razoabilidade e do desenvolvimento nacional sustentável, bem como de incentivar a adoção de soluções tecnológicas alinhadas ao interesse público.

A adoção de soluções híbridas, como propõe a impugnante, representaria retrocesso tecnológico e mitigaria os benefícios ambientais e de eficiência buscados com a modelagem da concessão.

Com efeito, a mudança da matriz energética prevista para o Sistema de Travessias está alinhada às melhores práticas internacionais, às diretrizes de descarbonização previstas nos planos estaduais (PEE 2050 e PAC 2050), bem como se demonstram viáveis do ponto de vista técnico pelas razões já expostas.

De todo modo, é importante pontuar que a Administração ponderou tecnicamente a pertinência da exigência de embarcações 100% elétricas, à luz dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade. Tanto assim o fez que, em travessias com restrições de fornecimento de energia — como na represa do Paraibuna —, a modelagem manteve o uso de propulsão convencional, evidenciando a análise criteriosa do Poder Concedente.

Com relação à alegação de violação aos princípios da isonomia e da competitividade, cumpre ressaltar que a exigência de embarcações de propulsão 100% elétrica se aplica, indistintamente, a todos os licitantes. O princípio da isonomia veda o tratamento diferenciado entre concorrentes em situações equivalentes; neste certame, todos são colocados em absoluta situação de equivalência, pois todos deverão formular suas propostas com base na mesma premissa técnica.

Neste ponto, também é relevante destacar que não é exigida, para participação na licitação, a prévia disponibilidade ou experiência na operação de embarcações de propulsão 100% elétrica. Com efeito, em seus itens 13.17.1 e 13.17.2, o Edital exige experiência em gestão de ativos de infraestrutura e em operação de transporte de veículos ou passageiros, sem fazer qualquer exigência de experiência prévia em embarcações elétricas. A exigência somente será colocada durante a execução contratual, no contexto dos investimentos a serem executados pela futura concessionária. Desse modo, nada impede, por exemplo, que uma licitante que não disponha desse tipo de embarcação, ou nunca tenha operado uma balsa nesta modalidade, participe da licitação e, caso se sagre vencedora no certame, realize posteriormente as contratações necessárias para atendimento aos parâmetros contratuais. Não há, assim, qualquer restrição à competitividade do certame.

O item 13.17.2 do Edital é claro, inclusive, ao aceitar experiência "seja no setor aquaviário ou não". Ou seja, o Edital foi desenhado para ampliar a competição, permitindo que operadores de outros modais (rodoviário, metroferroviário, etc.) ou de outras infraestruturas pudessem participar, trazendo sua expertise de gestão para um projeto com requisitos tecnológicos definidos. A qualificação técnica é ampla e inclusiva, provando que a intenção do Edital é, ao contrário do que alega a Impugnante, fomentar a mais ampla competitividade.

Eventual alegação de restrição à competitividade seria compreensível se o critério de julgamento fosse, por exemplo, "técnica e preço", e a solução elétrica gerasse uma pontuação inalcançável. Contudo, o Critério de Julgamento (Item 6 do Edital) é de menor valor da CONTRAPRESTAÇÃO PÚBLICA, consubstanciado no maior percentual de desconto sobre o PREÇO UNITÁRIO POR PARTIDA MÁXIMO. Isso significa que a competição não se dá sobre qual tecnologia usar — esta já foi definida pelo Poder Concedente. A competitividade está preservada e focada na eficiência de gestão, engenharia de implementação e negociação com fornecedores, que é a essência de uma concessão.

Desta forma, a modelagem foi embasada em estudos técnicos de viabilidade realizados durante a estruturação do Projeto, alinhada a políticas públicas de sustentabilidade, e preserva a competição (focada no preço, com qualificação ampla), não havendo qualquer ofensa aos princípios da isonomia ou da competitividade (art. 5º da Lei nº 14.133/2021).

4. CONCLUSÃO

Diante do exposto, decide-se conhecer a Impugnação apresentada por Henvil Transportes Ltda. para, no mérito, **NEGAR-LHE PROVIMENTO**, mantendo-se inalteradas as condições do Edital da Concorrência Internacional nº SPI-005/2025, conforme razões acima delineadas.

Publique-se.

São Paulo, na data da assinatura digital.

BRUNO MORENO MARTIN

Membro da Comissão de Contratação

FILIFE BATISTA SENA

Membro da Comissão de Contratação

CAMILA MODESTO

Suplente da Comissão de Contratação

TOMÁS JULIO FERREIRA

Suplente da Comissão de Contratação

[1] Disponível em <<https://corvusenergy.com/success-stories/mf-ampere-world-s-first-fully-electric-ferry-sailing-for-over-10-years>>. Acesso em 6 nov. 2025.

[2] Disponível em <<https://corvusenergy.com/success-stories/mf-ampere-world-s-first-fully-electric-ferry-sailing-for-over-10-years>>. Acesso em 7 nov. 2025.

[3] Disponível em <<https://about.bnef.com/insights/commodities/lithium-ion-battery-pack-prices-see-largest-drop-since-2017-falling-to-115-per-kilowatt-hour-bloombergnef/>>. Acesso em 6 nov. 2025

[4] Disponível em <<https://hrcak.srce.hr/en/file/410688>>. Acesso em 6 nov. 2025

[5] Conforme demonstrado em <<https://cleantechnica.com/2025/05/05/global-ferry-electrification-accelerates-70-of-new-orders-go-electric/>>. Acesso em 6 nov. 2025.



Documento assinado eletronicamente por **Camila Donato Garrido Modesto, Membro de Comissão**, em 07/11/2025, às 17:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto Estadual nº 67.641, de 10 de abril de 2023](#).



Documento assinado eletronicamente por **Tomas Júlio Ferreira, Membro de Comissão**, em 07/11/2025, às 17:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto Estadual nº 67.641, de 10 de abril de 2023](#).



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Moreno Martin, Coordenador**, em 07/11/2025, às 17:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto Estadual nº 67.641, de 10 de abril de 2023](#).



Documento assinado eletronicamente por **Filipe Batista Sena, Coordenador**, em 07/11/2025, às 17:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no [Decreto Estadual nº 67.641, de 10 de abril de 2023](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0 , informando o código verificador **0088602617** e o código CRC **620E669B**.
