



ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR - ETP

IDENTIFICAÇÃO			
Un. Gestora:	Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura - SEMOBI		
Un. Adm. Envolvidas:	Gerência de Transporte de Passageiros		
Responsáveis:	José Eduardo de Souza Oliveira		
Data de Elab/ Atual.	24/03/2025	Versão:	2

INTRODUÇÃO

O presente documento caracteriza a primeira etapa da fase de planejamento e apresenta os devidos estudos para a contratação de solução que atenderá à necessidade abaixo especificada.

O objetivo principal é estudar detalhadamente a necessidade e identificar no mercado a melhor solução para supri-la, em observância às normas vigentes e aos princípios que regem a Administração Pública.

1 - DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE

Até o final da década de 1990, a Grande Vitória (GV) contava com um sistema de transporte integrado a uma de suas maiores vocações: o mar. As balsas do sistema aquaviário do Espírito Santo, implementadas em 1978, chegaram a atender mais de 400 mil pessoas por mês, conectando as cidades de Vitória, Cariacica e Vila Velha. Contudo, devido ao elevado custo de manutenção e a implantação do Sistema TRANSCOL, suas atividades foram suspensas em 1998, e todos os terminais foram desativados por tempo indeterminado.

Com o passar dos anos, houve um expressivo aumento da frota de veículos na Grande Vitória, tanto no transporte público quanto no privado. Esse crescimento intensificou os congestionamentos, dificultando a mobilidade em praticamente todas as direções.

O tráfego excessivo trouxe impactos significativos para a mobilidade urbana e o turismo local. Coletivos enfrentam atrasos devido à ausência de prioridade no trânsito, ampliando os tempos de deslocamento. Além disso, os custos de manutenção de veículos particulares aumentaram, agravando a poluição do ar e o estresse da população.



Para aliviar o fluxo entre Vitória e Vila Velha, foi concluída, no final da década de 1980, a construção da Terceira Ponte, redistribuindo o tráfego que anteriormente era concentrado nas duas pontes existentes: a Ponte Florentino Ávidos (conhecida como Cinco Pontes) e a Segunda Ponte (ou Ponte do Príncipe).

A reativação do sistema aquaviário na Região Metropolitana da Grande Vitória foi um desejo antigo da população capixaba. Essa iniciativa, iniciada em meados de 2021, buscou resgatar o potencial marítimo da região, promovendo uma integração intermodal com os sistemas rodoviário e cicloviário. Tal medida tinha como principal objetivo aprimorar a mobilidade urbana entre a capital e os municípios vizinhos de Vila Velha e Cariacica, oferecendo uma alternativa eficiente, ágil, confortável, segura e, sobretudo, sustentável para o transporte local.

Com o atual contrato, que foi idealizado para funcionar de forma experimental, onde o principal objetivo era a obtenção de dados e informações do sistema, tais como, fluxo de demanda, custo operacional, dinâmica e aceitação da população, entre outros aspectos, observou-se uma grande receptividade pelos usuários habituais, que os utilizam para o trabalho e atividades rotineiras do dia a dia, além dos usuários esporádicos, utilizados em sua maioria nos finais de semana, para atividades de lazer e turismo.

Destarte, a futura contratação, objeto deste ETP, visa atender à necessidade de continuar garantido a eficiência, a segurança, o conforto e a regularidade do atual sistema de transporte aquaviário de passageiros da Região Metropolitana da Grande Vitória. Esse serviço se tornou um instrumento essencial, como já destacado acima, para a mobilidade urbana nesses dois últimos anos que encontra-se em operação, pois promoveu maior e melhor qualidade de vida, transportando os seus usuários de forma mais ágil entre os municípios de Vitória, Vila Velha e Cariacica, bem como permitiu a integração, física e tarifária, entre os modais existentes, em especial o Sistema TRANSCOL, conferindo-lhe, na atual modelagem, o status de ser um vetor de inclusão social e redutor das desigualdades sociais, garantido as populações em áreas marginalizadas e remotas, acesso a oportunidades de empregos, bens, serviços públicos essenciais (serviços educacionais e de saúde) e privados que antes eram limitados ou de difícil acesso a essa parcela da população capixaba.



Além da promoção da inclusão social das regiões abrangidas pelo sistema de transporte aquaviário, integrado ao sistema de transporte de massa (integração física e tarifária), o aquaviário, que vem operando de forma experimental, contribuiu também, para o desenvolvimento econômico e o turismo regional, pois proporcionou o aquecimento do comércio local dessas três regiões (praça do papa, prainha e Porto de Santana), que apesar de possuírem atrativos culturais e/ou turísticos, como a Cruz Reverente, a Cia dos Portos, na Praça do Papa, O Convento da Penha, a Casa da Memória, a Escola da Marinha e a Gruta do Frei Pedro Palácios, no Parque da Prainha, antes da implantação do Sistema Aquaviário, não apresentavam tanta adesão e visitação, pois o deslocamento pelo transporte rodoviário tornava a empreitada mais longa e demorada, em especial nos finais de semana quando a frota é reduzida.

O atual contrato de operação do aquaviário da RMGV, até meados de outubro/2024 transportou aproximadamente 500.000 passageiros e foram realizadas 13.207 viagens, conforme dados fornecidos pela Companhia Estadual de Transportes Coletivos de Passageiros do Espírito Santo – CETRUB/ES, o que demonstra a aceitação e acolhimento desse modal pela população capixaba, ficando evidenciado a necessidade de sua manutenção e ampliação, para atender ao crescente número de passageiros que os utilizam, seja para sua mobilidade diária, ou para fins de cultura e lazer, nos finais de semana, visto que a oferta atual de 03 (três embarcações) não vem comportando a necessidade de ampliação e oferta de mais linhas e horários no sistema, gerando retenções e represamento de usuários, conforme pode ser observado nas imagens abaixo.



Assim, torna-se preeminente a necessidade de manter e ampliar a oferta do atual Sistema de Transporte Aquaviário de Passageiros, que hoje encontra-se em operação com 03 (três) estações e 02 (duas) linhas, passado a operar nessa nova contratação com 06 (seis) embarcações operantes e 02 (duas) embarcações reservas. Esse número de embarcações foi dimensionado, inclusive, para atender satisfatoriamente a ampliação do sistema, que passará a contar, até o final do ano de 2025, com mais uma estação, localizada na Rodoviária, além de outras estações que são objeto do processo nº 2025-SQ846, bem como a utilização de uma quarta estação localizada em São Pedro, permitindo, assim, a



continuidade da prestação de um serviço regular, seguro, atrativo e sustentável, com capacidade adequada para atender à crescente demanda projetada para os próximos 5 a 10 anos.

2 – PREVISÃO NO PLANO DE CONTRATAÇÕES ANUAL

Cabe destacar nesse ponto que o objeto do presente Estudo Técnico Preliminar – ETP está inserido no planejamento estratégico do Governo do Estado de 2023-2026, integrando a carteira de projetos estratégicos, com acompanhamento pela Secretaria de Estado de Economia e Planejamento – SEP e também no Plano De Contratação Anual – PC, da SEMOBI, conforme documento extraído do site: <https://semobi.es.gov.br>, no link: <https://semobi.es.gov.br/plano-anual-de-contratacoes-2>.

3 – REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

A prestação de serviço de **Transporte Aquaviário de Passageiros da baía de Vitória/ES** deve obedecer às especificações e recomendações constantes no presente ETP, no Termo de Referência, no Plano Operacional e nas leis, decretos, regulamentos, posturas, normas, orientações técnicas, instruções de serviço e demais documentos aplicáveis elaborados por órgãos e entidades das esferas federal, estadual e municipal, bem como das normas e exigências legais da Autoridade Marítima Brasileira.

Os requisitos indispensáveis que a contratação deve ter para atender à necessidade da Administração incluem padrões mínimos para possibilitar a seleção da proposta mais vantajosa. São eles:

a. Regime de Execução do Contrato:

A presente contratação consiste na prestação de serviços especializados, de natureza contínua, de transporte marítimo de passageiros, com fornecimento de embarcação, embarcação reserva, tripulação, manutenção preventiva e corretiva, combustível e demais despesas de operação sob responsabilidade da prestadora de serviços (embarque e desembarque), para operação do sistema aquaviário na Baía de Vitória, por um prazo inicial de 02 (dois) anos, prorrogável por períodos sucessivos limitados a 10 (dez) anos, nos termos do art. 106 e 107, da Lei Federal nº 14.133./2021, o que proporcionará maior



vantajosidade para a administração, devido ao fato de que os custos relacionados aos investimentos poderão ser amortizados em até 24 (vinte e quatro) meses, mas podendo chegar em até 120 (cento e vinte) meses, o que invariavelmente, proporcionará mais interessados da iniciativa privada e refletirá na economia de escala e em valores menores de propostas.

b. Modalidade de Licitação:

A modalidade licitatória escolhida é o PREGÃO. De acordo com a Lei Federal 14.133/2021, esta é a modalidade indicada para a contratação de prestação de serviços comuns. Cabe esclarecer que estamos adotando e sugerindo aqui a mesma modalidade de licitação utilizada no contrato que hoje se encontra em vigor, até porque trata-se de um serviço de domínio comum e uniforme entre as empresas que atuam nesse ramo de atividade empresarial específica.

Além disso, o objeto da licitação, incluído nele seus equipamentos, mão-de-obra e os custos, possuem padrões de desempenho e qualidades objetivamente padronizáveis com os do mercado de transporte marítimo de pessoas, sendo possível sua definição no edital.

c. Critério de Julgamento:

A escolha do critério de julgamento escolhido foi o de MENOR PREÇO, até por força legal. A modalidade escolhida para a futura licitação, como descrita acima, foi o PREGÃO, que somente admite os critérios de julgamento de MENOR PREÇO ou MAIOR DESCONTO. Sendo o objeto licitatório um serviço comum, a escolha deste critério de julgamento é o que melhor atende às necessidades da contratação.

No presente caso, como foi feito no processo cujo contrato se encontra em vigor, o critério de julgamento é o MENOR PREÇO pela hora de operação por embarcação.

d. Modo de Disputa:

O modo de disputa escolhido para a futura licitação é a modalidade ABERTA.

e. Exigências de qualificação técnica e documentações obrigatórias:

Da qualificação técnica:



- i) Apresentar Atestado de Capacidade Técnica expedido por pessoa jurídica de direito público, comprovando experiência por período não inferior a 1 (um) ano, sem restrição, de prestação de serviço/operação de transporte aquaviário exclusivo de passageiros com, pelo menos, 03 (três) embarcações com capacidade mínima de 80 (oitenta) passageiros cada e de instalação e manutenção preventiva e corretiva de sinalização náutica.

Da documentação complementar para execução dos serviços:

- ii) Ser detentora das embarcações devidamente homologadas pela Marinha do Brasil e em conformidade com as especificações e requisitos contidos no Plano Operacional, anexo do Termo de Referência;
- iii) Apresentar Certificado de Registro de Armador (CRA) com sua validade em dia, expedido pelo Tribunal Marítimo em conformidade com a Lei 7.652 de 03 de fevereiro de 1988. Poderá ser aceito excepcionalmente protocolo de renovação do CRA.
- iv) Certificado de Segurança da Navegação (CSN) das embarcações, devidamente validados pela Autoridade Marítima;
- v) Comprovar a regularidade da empresa junto à Capitania dos Portos, conforme Norman 02.

f. Do Consórcio:

Na presente contatação não será admitida a participação de empresas reunidas em consórcio.

O serviço de transporte aquaviário de passageiros na baía de Vitória/ES, embora importante, não apresenta complexidade técnica ou operacional que justifique a necessidade de formação de consórcio. As empresas do setor, individualmente, possuem capacidade técnica e operacional para executar o objeto do contrato em sua totalidade.

A vedação à participação de consórcios, neste caso, visa ampliar a competitividade do certame. A permissão de consórcios poderia levar à concentração de mercado, reduzindo o número de participantes efetivos na licitação. Conforme o Acórdão 2.813/2004 - 1ª Câmara do TCU:



"O art. 33 da Lei de Licitações expressamente atribui à Administração a prerrogativa de admitir a participação de consórcios. Está, portanto, no âmbito da discricionariedade da Administração. Isto porque a formação de consórcios tanto pode se prestar a fomentar a concorrência (consórcio de empresas menores que, de outra forma, não participariam do certame), quanto a cerceá-la (associação de empresas que, caso contrário, concorreriam entre si)."

Assim, em conformidade com o art. 18, IX, da Lei 14.133/2021, esta Administração decide pela vedação da participação de consórcios na licitação para contratação de serviços de Transporte Aquaviário de Passageiros da baía de Vitória/ES, pois essa decisão visa garantir a ampla competitividade, a eficiência na gestão contratual e a obtenção da proposta mais vantajosa para a Administração, sem prejuízo à qualidade e à continuidade do serviço essencial de transporte aquaviário de passageiros.

4 – ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES

ITEM	DESCRIÇÃO	UNI. MEDIDA	QTD.
01	Prestação de serviços de Transporte Aquaviário de Passageiros da baía de Vitória/ES, incluindo embarcações, tripulação, manutenção preventiva e corretiva, abastecimento, sistema de monitoramento em tempo real, rastreamento em tempo real através de GPS, sistema de informação as autoridades portuárias (AIS), de segurança e usuários em tempo real, seguros, condicionantes ambientais, sinalização náutica, registros e licenças obrigatórias das embarcações e tripulação, conforme normas da autoridade marítima brasileira e sindicato da categoria.	SERIVÇO	6

Conforme amplamente divulgado na mídia e oficialmente anunciado pelo Governador do Estado do Espírito Santo, Sr. Renato Casagrande, o Estado foi contemplado com um montante aproximado de R\$ 30 milhões, advindos do Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC), do Governo Federal, para a construção das 03 (três) novas estações a serem implementadas. A expansão do modal aquaviário integra-se ao



planejamento estratégico de mobilidade urbana da região metropolitana da Grande Vitória, em consonância com o princípio da eficiência da Administração Pública.

Atualmente, o sistema aquaviário conta com três estações em operação, servidas por três embarcações que realizam um total de 1500 viagens mensais. Assim, com a previsão de construção das novas estações e a reativação da estação da Rodoviária (que encontra-se em reforma), aliada ao aumento da demanda, em virtude da adesão da população dos municípios contemplados, o sistema poderá contar, em um futuro próximo, com um total de até sete pontos de embarque e desembarque, ampliando consideravelmente a área de cobertura e o tempo de viagem.

Diante desse cenário de aumento da demanda e expansão do sistema, é necessário ajustar o quantitativo de embarcações para garantir a eficiência, a pontualidade, o conforto, a segurança e a continuidade do serviço prestado à população. Para atender ao aumento da demanda de passageiros e as futuras estações, o novo contrato deverá operar com 06 (seis) embarcações em operação e com 02 (duas) embarcações reservas.

Essa estimativa de quantidade final de seis embarcações operantes e duas reservas foi baseada em estudos realizados durante a fase de operação experimental do sistema, levando em consideração o fluxo de passageiros e o tempo médio das viagens, bem como a capacidade das embarcações e a necessidade de manter intervalos regulares entre as viagens, além das projeções do aumento dos usuários e das localidades contempladas com a implantação das novas estações. A previsão é de que essa frota ampliada assegure a operação eficiente do sistema e a plena integração entre as estações, atendendo às expectativas da população e promovendo um impacto positivo na mobilidade urbana da região.

5 – LEVANTAMENTO DE MERCADO

Este Estudo Técnico Preliminar - ETP visa, sobremaneira, analisar e escolher qual a solução que melhor atende as necessidades desta SEMOBI, sob os aspectos legais, técnicos, econômicos e ambientais em relação ao serviço que se pretende adquirir.



As alternativas para a execução do objeto são:

SOLUÇÃO	DESCRIÇÃO
Prestação direta pelo Estado	É o modelo onde o Estado presta diretamente o serviço, mediante a contratação dos serviços, por meio de licitação, de empresa especializada para a operação e manutenção do sistema.
Concessão Simples (Lei nº 8.987/95)	É o modelo em que o financiamento da operação é custeado por meio do pagamento de tarifa pelos usuários sem que haja custos diretos para a administração Pública.
Parceria Público Privada – Concessão Administrativa (Lei 11.079/04)	É o modelo em que o Poder Público remunera diretamente o parceiro privado, geralmente em situações em que o serviço é destinado ao uso da Administração Pública, e não diretamente aos usuários.

No processo nº 2023-BT1SB cujo contrato encontra-se em vigor até o 07/06/2025 foi adotado, em caráter experimental e objetivando o levantamento de dados e informações a respeito dos custos e do comportamento da demanda e de sua adesão ao novo sistema de transporte, foi adotado a solução da prestação dos serviços efetivada diretamente pela SEMOBI, por meio da contratação de empresa especializada, em detrimento das outras duas opções aventadas (Concessão Simples e PPP Administrativa).

Utilizou-se como justificativa para a adoção desta modalidade de contratação a junção de três fatores determinantes: 1) O fato de a SEMOBI não possuir dados técnicos operacionais e financeiros confiáveis que proporcionariam a segurança jurídica necessária para a incursão em um procedimento complexo de concessão, seja por intermédio da concessão pura e simples, seja por uma concessão mais robusta como a PPP administrativa ou patrocinada, aliado ao fato de 2) ter sido frustrada a tentativa de contratação por meio de uma PPP administrativa, derivada de um Procedimento de Manifestação de Interesse – PMI que apresentou elementos insuficientes, e por fim, 3) a experiência de uma concessão simples, que iniciou exitosa mas que com a implantação do sistema Transcol, nos anos 80, tornou-se deficitária.

Neste novo contextos e nessa nova realidade, com a exitosa contratação feita pela SEMOBI, em caráter experimental, para a operação do sistema aquaviário, por meio de



contratação de empresa especializada, faz necessário analisar, para a incursão desse novo projeto, já na vigência da nova normativa licitatória, a avaliação nesse ETP das soluções oferecidas pelo mercado. No presente caso são 03 (três) modalidades de contratação permitidas, vejamos detalhadamente cada uma delas em seguida.

A modalidade de prestação de serviço direta pelo Estado demonstra ser a opção mais vantajosa e adequada para o contexto atual. Essa modalidade garante a continuidade, conforto e qualidade dos serviços, que são pontos cruciais para a grande adesão dos usuários. Além disso, ela permite maior controle da operação por parte da SEMOBI, que garantirá a universalidade do acesso pela população, a continuidade da implementação da modicidade tarifária e a maior capacidade de fiscalização dos serviços prestados, podendo, inclusive, substituir o operador caso a execução não esteja sendo satisfatória.

Outro ponto interessante nessa modalidade de operação é a possibilidade de o Estado oferecer gratuidades e/ou tarifas sociais para a população e até mesmo alteração e/ou inclusão de novas rotas, já que o valor remunerado ao operador é feito por meio de hora de operação, o que independe de a embarcação operar com sua capacidade total.

Por fim, é importante destacar que na modalidade de prestação direta pelo Estado, apesar de existir aporte financeiro, quase que total, no sistema (como seria na PPP), há uma maior flexibilidade quanto ao prazo de execução dos contratos, o que não se vislumbra numa PPP.

Já a utilização da modalidade de concessão simples se mostra totalmente insustentável do ponto de vista econômico-financeiro pois os custos operacionais superariam a receita bruta auferida pelo operador, que nessa modalidade é composta principalmente das tarifas pagas pelos passageiros e de possíveis receitas acessórias, a serem exploradas pelo operador. Hoje, com os dados financeiros e de usuários transportados, disponibilizados pela CETURB, o valor de uma possível tarifa técnica/usuário seria de, aproximadamente, R\$ 70,00 (setenta reais), o que torna o modelo pouco atrativo para o investidor privado, pois os custos seriam maiores que as receitas, tendo, destarte, uma margem operacional negativa.

Poderia ser aventado, nessa modalidade de concessão simples, a possibilidade de ser arbitrado o pagamento da diferença entre a tarifa técnica e a tarifa usuário por meio de



subsídio, como é feito no Sistema TRANSCOL. Ocorre que, esse valor de aporte do Estado giraria na ordem aproximada de 95% (noventa e cinco por cento) da tarifa técnica em relação a praticada, o que acaba igualando, em termos financeiros, o valor dispendido pelo Estado em ambas as modalidades (prestação direta pelo Estado e concessão simples). Assim, comparando as vantagens e desvantagens de ambas as modalidades de licitação, a prestação de serviço diretamente feita pelo Estado, torna-se mais atrativo.

Quanto ao modelo de PPP, apesar de ser um modelo que poderia ser aplicado, seu complicador é o prazo de contrato, que obrigatoriamente, deve ser mais extenso, entre 5 (cinco) e 35 (trinta e cinco) anos, bem como a complexidade para se estruturar uma PPP, seja ela administrativa ou patrocinada, além do longo prazo para sua implementação, que gira em torno de 36 (trinta e seis) meses, o que a torna inviável no curto e médio prazo.

Assim, a melhor alternativa para a permanência da operação do sistema aquaviário continua sendo a prestação direta pela administração, por meio da contratação de empresa especializada, até porque, com o advento da Nova Lei de Licitações e Contratos (Lei nº 14.133/2021) é plenamente possível, pois essa normativa prevê, em seu art. 2º¹, a possibilidade de entes públicos firmarem contratos de prestação de serviços com particulares, com duração de até 5 (cinco) anos no caso de serviços contínuos², como é o presente caso.

6 – ESTIMATIVA DO PREÇO DA CONTRATAÇÃO

Estima-se a contratação em R\$ 2.090,18 (dois mil, noventa reais e dezoito centavos) por hora de operação por embarcação. Essa estimativa adotou o valor praticado hoje no contrato de operação vigente, que em comparativo com a licitação do Estado do Rio de

¹ Lei nº 14133/2021, art. 2º “Esta lei aplica-se a: V - prestação de serviços, inclusive os técnicos-profissionais especializados”.

² Art. 105. A duração dos contratos regidos por esta Lei será a prevista em edital, e deverão ser observadas, no momento da contratação e a cada exercício financeiro, a disponibilidade de créditos orçamentários, bem como a previsão no plano plurianual, quando ultrapassar 1 (um) exercício financeiro. Art. 106. A Administração poderá celebrar contratos com prazo de até 5 (cinco) anos nas hipóteses de serviços e fornecimentos contínuos, observadas as seguintes diretrizes: I - a autoridade competente do órgão ou entidade contratante deverá atestar a maior vantagem econômica vislumbrada em razão da contratação plurianual; II - a Administração deverá atestar, no início da contratação e de cada exercício, a existência de créditos orçamentários vinculados à contratação e a vantagem em sua manutenção; III - a Administração terá a opção de extinguir o contrato, sem ônus, quando não dispuser de créditos orçamentários para sua continuidade ou quando entender que o contrato não mais lhe oferece vantagem.



Janeiro³, demonstrou estar dentro de um valor de mercado, visto que o valor da hora de operação da licitação retromencionada foi superior ao praticado no atual sistema de transporte aquaviário de passageiros da baía de Vitória, conforme quadro comparativo abaixo:

QUADRO COMPARATIVO:		
	MODALIDADE	R\$ H/OPERAÇÃO
Sistema de Transporte Aquaviário do Estado do ES	Prestação de Serviços	R\$ 2.090,18
Sistema de Transporte Aquaviário do Estado RJ	Prestação de Serviços	R\$1.446,40 ⁴ R\$ 10.124,80 ⁵

7 - DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

Conforme já destacado, o objeto da presente contratação visa manter de forma contínua, segura, regular e eficiente a prestação do serviço de Transporte Aquaviário de Passageiros da baía de Vitória/ES, que deverá contemplar, obrigatoriamente, 06 (seis) embarcações operantes e 02 (duas) embarcações reservas, tripulação, manutenção preventiva e corretiva, abastecimento, sistema de monitoramento em tempo real, rastreamento em tempo real através de GPS, sistema de informação as autoridades portuárias (AIS), de segurança e usuários em tempo real, seguros, condicionantes ambientais, sinalização náutica, registros e licenças obrigatórias das embarcações e tripulação, conforme normas da autoridade marítima brasileira e sindicato da categoria.

³ <https://www.licitacao.net/noticias/governo-do-rio-anuncia-licitacao-para-definir-nova-operadora-das-barcas>

⁴ Valor da milha náutica definida na Licitação do Estado do Rio de Janeiro

⁵ Valor referente a conversão de milha náutica navegável para hora de operação como adotado no contrato atual do sistema aquaviário. Foi feita a conversão desses valores, seguindo a seguinte dinâmica: Conversão de nós para milhas náuticas por hora: Um nó equivale a uma milha náutica por hora. Portanto, um barco navegando a 7 nós percorre 7 milhas náuticas em uma hora. Cálculo do custo por hora: O custo por milha náutica é de R\$ 1446,40. O barco percorre 7 milhas náuticas em uma hora. Custo por hora: 7 milhas náuticas * R\$ 1446,40/milha náutica = R\$ 10.124,80 O custo para um barco navegando a 7 nós operar por uma hora é de R\$ 10.124,80.



8 – JUSTIFICATIVA PARA PARCELAMENTO

O parcelamento, entendido como a divisão do objeto contratual em itens ou lotes autônomos a serem licitados ou adjudicados separadamente, tem como finalidade principal ampliar a competição e promover a economicidade, conforme preconiza a Lei nº 14.133/2021 (Nova Lei de Licitações e Contratos). Contudo, tal prática deve ser adotada apenas quando tecnicamente viável e economicamente vantajosa, condições que não se aplicam à presente contratação do serviço público de operação do sistema aquaviário de passageiros na Baía de Vitória/ES, sob gestão da Secretaria de Mobilidade e Infraestrutura (SEMOBI) e da CETURB/ES.

A natureza do serviço em questão — operação integrada de transporte aquaviário na Baía de Vitória — exige a manutenção de um objeto contratual único e indivisível, sob pena de comprometimento da eficiência operacional, da segurança dos usuários e da economicidade global da contratação. O parcelamento implicaria a perda de economia de escala, uma vez que a gestão unificada permite otimizar recursos como frota, infraestrutura de embarque e desembarque, manutenção e pessoal operativo. Experiências internacionais, como o sistema de balsas de Estocolmo (Suécia) e o ferry de Sydney (Austrália), demonstram que a operação aquaviária por um único prestador assegura maior coordenação logística e redução de custos fixos, em comparação com modelos fragmentados que demandam duplicação de estruturas administrativas e operacionais. No contexto nacional, a operação do sistema aquaviário da Baía de Guanabara (RJ), gerida por uma concessionária única sob supervisão da ANTAQ, também reforça a vantagem de centralizar a prestação do serviço para garantir eficiência e uniformidade.

Do ponto de vista técnico, o parcelamento não é viável, pois a operação do sistema aquaviário requer integração plena entre os elementos do serviço — horários, rotas, manutenção das embarcações e atendimento aos padrões de segurança. A divisão em lotes ou prestadores distintos poderia gerar incompatibilidades operacionais, como descontinuidade nos horários e dificuldades na coordenação em situações de emergência, comprometendo a qualidade do serviço e a confiabilidade do sistema. Além disso, a fiscalização pela SEMOBI/CETURB/ES seria significativamente prejudicada, uma vez que a supervisão de múltiplos operadores elevaria a complexidade do controle, demandando maior dispêndio de recursos humanos e financeiros, o que contraria as boas práticas de



gestão pública recomendadas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) no Acórdão nº 1.214/2013.

Economicamente, o parcelamento aumentaria os custos globais da contratação, ao fragmentar atividades que se beneficiam da escala operacional. A contratação de um único fornecedor permite a padronização de equipamentos e processos, reduzindo custos de manutenção e treinamento, além do que a fragmentação impactaria também no custo operacional em que cada operador deveria, obrigatoriamente, providenciar não somente as embarcações operantes, mas também as suas sobressalentes, o que implicaria em aumento significativo do custo para o Estado. O Guia de Boas Práticas em Contratações de Serviços Continuados do TCU (2020) destaca que serviços contínuos de natureza integrada, como o transporte público, devem evitar a pulverização do objeto para preservar a viabilidade financeira e a qualidade do atendimento à população. Internacionalmente, o modelo de gestão unificada do transporte aquaviário no Rio Tâmisa (Londres, Reino Unido) evidencia que a centralização favorece investimentos em infraestrutura e tecnologia, algo inviável em cenários parcelados com menor escala de operação.

Ademais, o parcelamento poderia descaracterizar o objeto da contratação e comprometer a responsabilidade técnica do serviço. A operação aquaviária demanda um prestador único que assuma integralmente a responsabilidade pela execução, manutenção e segurança do sistema. A pluralidade de operadores introduziria riscos de diluição dessa responsabilidade, dificultando a identificação de falhas e a garantia de conformidade com normas técnicas e ambientais, como as estabelecidas pelo IEMA e pela Capitania dos Portos. No mercado nacional, o Sistema Aquaviário de Salvador (BA) ilustra os desafios de modelos fragmentados, que frequentemente resultam em conflitos operacionais e menor satisfação dos usuários.

Portanto, o não parcelamento da contratação do serviço de operação do sistema aquaviário na Baía de Vitória/ES é a alternativa que melhor atende aos princípios de eficiência, economicidade e qualidade técnica, alinhando-se às boas práticas nacionais e internacionais. A centralização do objeto assegura economia de escala, viabilidade operacional, facilidade de fiscalização e responsabilidade técnica unificada, garantindo um transporte aquaviário seguro, confiável e sustentável para a população capixaba.



9 - DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS

O demonstrativo dos resultados pretendidos visa garantir a continuidade ininterrupta do serviço de Transporte Aquaviário de Passageiros na Baía de Vitória/ES, garantindo que todos os usuários tenham acesso a um modal alternativo eficiente, regular, sustentável e seguro, integrado ao sistema convencional de Transporte Público (Sistema TRANSCOL), bem como as bicicletas e estacionamentos. Os resultados esperados incluem:

- i) **Acessibilidade e Mobilidade:** Ampliação das opções de deslocamento, redução do tempo de viagem entre Vitória, Vila Velha e Cariacica, com integração intermodal que permite o uso de bicicletas e acesso a estacionamentos estrategicamente localizados. Os Estudos do Tribunal de Contas da União (Acórdão nº 1327/2020 – Plenário) destacam a importância de sistemas integrados para a eficiência da mobilidade urbana, recomendando a priorização de modais complementares em áreas congestionadas.
- ii) **Sustentabilidade Ambiental:** Redução das emissões de gases de efeito estufa em comparação ao Transporte rodoviário, homologado às metas de descarbonização do transporte público. Experiências internacionais, como o sistema de balsas de Estocolmo (Suécia), demonstram que o transporte aquaviário pode reduzir em até 30% as emissões do passageiro transportado, quando bem planejado.
- iii) **Segurança Operacional:** Implementação de monitoramento em tempo real e rastreamento GPS, inspirado no modelo do ferry-boat de Salvador-BA (regulado pela AGERBA), que garante resposta rápida a incidentes e maior confiabilidade do serviço. O TCU reforça a necessidade de sistemas de monitoramento como medida de governança e segurança em contratações públicas.
- iv) **Regularidade e Continuidade:** Garantia de operação sem interrupções, com manutenção preventiva e corretiva das embarcações, atendendo às normas da Autoridade Marítima Brasileira (NORMAM-01 e NORMAM-02). O Tribunal de Contas do Estado de São Paulo (TCE-SP – Parecer TC-123/2022) recomenda que o ETPS detalhe medidas para evitar a descontinuidade em serviços essenciais, como o transporte público.
- v) **Economicidade:** Otimização dos recursos públicos mediante contratação de empresa especializada, evitando custos adicionais com aquisição direta de



embarques e formação de pessoal. O exemplo do transporte aquaviário na Amazônia, operado por terceiros sob regulação da ANTAQ, evidencia economia de escala e eficiência na gestão.

- vi) Satisfação do Usuário: Disponibilização de informações em tempo real aos passageiros, seguindo o modelo do Transporte aquaviário de passageiros em Vancouver (Canadá), que utiliza aplicativos e painéis eletrônicos para aumentar a transparência e a confiabilidade do serviço.

10 – PROVIDÊNCIAS PRÉVIAS AO CONTRATO

Monitoramento do encerramento do contrato atualmente em vigência, com especial atenção à elaboração de um cronograma detalhado para a implementação do novo contrato, garantindo a continuidade dos serviços e evitando qualquer período sem atendimento entre a transição dos contratos.

Aliado com a coordenação e alinhamento com a CETURB/ES para a efetiva implementação do novo contrato, assegurando sua integração adequada às operações em curso, considerando ser aquela empresa pública a Gestora do sistema de transporte aquaviário.

11 – CONTRATAÇÕES CORRELATAS/INTERDEPENDENTES

Não se vislumbra a existência de contratações correlatas ou interdependentes que venham a interferir ou merecer maiores cuidados no planejamento da futura contratação.

12 – IMPACTOS AMBIENTAIS

A SEMOBI já possui licença de operação, obtida no âmbito do processo 89184157, subscrita pelo nº 138/2023, para a operação da atividade “SISTEMA AQUAVIÁRIO DA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA/ES, onde estão estabelecidas as condicionantes. Assim, com relação aos impactos ambientais e suas ações mitigadoras, a mencionada licença ambiental, expedida pelo IEMA, já as estabelece, razão pela qual foram elas cumpridas quando do início da operação e/ou vem sendo cumpridas no decorrer da execução do atual contrato de prestação de serviços.



A única ressalva que é feita pela licença de operação é quanto à necessidade de observância das determinações apresentadas por meio dos ofícios OF/Nº0134/2022/IEMA/GGE/COEI (2022-FZP5FK) e OF/Nº 1174/2023/IEMA/GGE/CPEO (2023-WK1ZQD), quando da implantação de novos Terminais. Assim, havendo a implantação de novos pontos de embarque e desembarque do sistema, deverá o órgão providenciar o cumprimento das medidas indicadas nos ofícios retro mencionados.

13 – CLASSIFICAÇÃO DO ETP

Orçamento não será sigiloso, razão pela qual também não será sigiloso o ETP.

14 - POSICIONAMENTO CONCLUSIVO

Com base nos elementos anteriores do presente documento de Estudos Preliminares realizado pela SEMOBI, declaramos ser viável esta contratação.

JOSÉ EDUARDO DE SOUZA OLIVEIRA
Gerente de Transporte de Passageiros
(ASSINADO ELETRONICAMENTE)



ANEXO I

- CÓPIA DOS ADITIVOS QUALITATIVO E QUANTITATIVO E CÓPIA DO ÚLTIMO TERMO DE APOSTILAMENTO DO CONTRATO Nº 006/2023:
 - 2024-D2J7PK – 1º TERMO ADITIVO DE APOSTILAMENTO CONTRATO 006/2023;
 - 2024-0DBM0T – 2º TERMO ADITIVO CONTRATO 006/2023;
 - 2024-WXPC7Z – 3º TERMO ADITIVO CONTRATO 006/2023.

ANEXO II

- CÓPIA DA LICENÇA DE OPERAÇÃO DO SISTEMA AQUAVIÁRIO DA BAIA DE VITÓRIA:
 - 2023-27DMNN – LICENÇA DE OPERAÇÃO (IEMA).

**ANEXO III****ANÁLISE E MAPEAMENTO DOS RISCOS DA CONTRATAÇÃO****(inc. X do art. 18 e inc. I do art. 72 da Lei 14.133/2021, §7º do art. 17 do Decreto 5352-R/2023)**

RISCO 1		
Descrição: Atraso no início da operação do serviço de transporte aquaviário devido a entraves burocráticos na obtenção de licenças e autorizações.		
Probabilidade:	(x) Pouco () Provável () Muito	
Impacto:	() Baixo (x) Médio () Alto	
Fase Impactada:	(x) Fase Interna () Fase Externa (x) Gestão do Contrato	
Id	Dano	
1.	Retardo no atendimento à população, imagem negativa do governo, custos adicionais com soluções alternativas de transporte.	
Id	Ação Preventiva	Responsável
1.	Realizar um levantamento detalhado de todas as licenças e autorizações necessárias, com prazos e órgãos responsáveis.	Equipe técnica da SEMOBI
2.	Iniciar os processos de obtenção de licenças e autorizações o mais cedo possível.	Equipe técnica da SEMOBI
Id	Ação de Contingência	Responsável
1.	Estabelecer um plano de comunicação claro com a população, informando sobre os possíveis atrasos e as medidas que estão sendo tomadas.	Gestor do contrato e equipe técnica da SEMOBI.
2.	Buscar apoio de outros órgãos governamentais para agilizar os processos de licenciamento.	Gestor do contrato e equipe técnica da SEMOBI.

RISCO 2		
Descrição: Deficiências no ato convocatório, critérios de julgamento, prazos e sanções.		
Probabilidade:	(x) Pouco () Provável () Muito	
Impacto:	() Baixo (x) Médio () Alto	
Fase Impactada:	(x) Fase Interna () Fase Externa (x) Gestão do Contrato	
Id	Dano	
1.	Impugnação do certame.	
Id	Ação Preventiva	Responsável
1.	Indicação de comissão de licitação capacitada e experiente na área técnica, jurídica e econômica.	Equipe técnica da SEMOBI e Agente de Contratação.
Id	Ação de Contingência	Responsável
1.	Retirada da documentação para os ajustes que se fizerem necessários e relançamento do certame.	Equipe técnica da SEMOBI e Agente de Contratação.



RISCO 3		
Descrição: Descumprimento das obrigações pela empresa contratada.		
Probabilidade:	() Pouco (x) Provável () Muito	
Impacto:	() Baixo () Médio (x) Alto	
Fase Impactada:	() Fase Interna () Fase Externa (x) Gestão do Contrato	
Id	Dano	
1.	Comprometimento da execução, qualidade e funcionalidade do objeto, atrasos e eventual litígio.	
Id	Ação Preventiva	Responsável
1.	Exigir a qualificação das empresas na fase de licitação.	Equipe técnica da SEMOBI e Agente de Contratação.
Id	Ação de Contingência	Responsável
1.	Rescisão contratual e chamamento da segunda colocada.	Equipe técnica da SEMOBI e Agente de Contratação.

RISCO 4		
Descrição: Falhas no sistema de monitoramento em tempo real e rastreamento das embarcações, comprometendo a segurança e a eficiência do serviço.		
Probabilidade:	(x) Pouco () Provável () Muito	
Impacto:	() Baixo (x) Médio () Alto	
Fase Impactada:	() Fase Interna () Fase Externa (x) Gestão do Contrato	
Id	Dano	
1.	Dificuldade em localizar as embarcações em caso de emergência, perda de informações sobre o desempenho do serviço.	
Id	Ação Preventiva	Responsável
1.	verificar a existência de um sistema de monitoramento em tempo real e rastreamento das embarcações com alta disponibilidade e confiabilidade.	Gestor da Operação – CETURB/ES.
2.	Realizar testes regulares do sistema para verificar o seu funcionamento.	Gestor da Operação – CETURB/ES.
Id	Ação de Contingência	Responsável
1.	Adotar os procedimentos de contingência para situações de emergência, de acordo com o estabelecido e aprovado pela Marinha do Brasil.	Gestor da Operação – CETURB/ES e empresa contratada.



GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

Secretaria de Estado de Mobilidade e Infraestrutura - SEMOBI

RISCO 5		
Descrição: Falhas na manutenção das embarcações, comprometendo a segurança dos passageiros e a regularidade do serviço.		
Probabilidade:	() Pouco (x) Provável () Muito	
Impacto:	() Baixo () Médio (x) Alto	
Fase Impactada:	() Fase Interna () Fase Externa (x) Gestão do Contrato	
Id	Dano	
1.	Acidentes, ferimentos, perda de vidas, interrupção do serviço, danos à imagem do governo.	
Id	Ação Preventiva	Responsável
1.	Exigir um plano de manutenção detalhado das embarcações, com cronograma e indicadores de desempenho.	Gestor da Operação – CETURB/ES e empresa contratada.
2.	Realizar inspeções regulares nas embarcações para verificar o cumprimento do plano de manutenção.	Gestor da Operação – CETURB/ES e empresa contratada.
Id	Ação de Contingência	Responsável
1.	Disponibilizar embarcações de reserva para substituir as que estiverem em manutenção.	Gestor da Operação – CETURB/ES e empresa contratada.
2.	Acionar imediatamente as autoridades competentes em caso de acidentes ou incidentes.	Gestor da Operação – CETURB/ES e empresa contratada.

RISCO 6		
Descrição: Condições climáticas adversas (tempestades, ventos fortes, etc.) que impeçam a operação das embarcações, causando interrupções no serviço.		
Probabilidade:	() Pouco (x) Provável () Muito	
Impacto:	() Baixo (x) Médio () Alto	
Fase Impactada:	() Fase Interna () Fase Externa (x) Gestão do Contrato	
Id	Dano	
1.	Interrupção do serviço, transtornos para os passageiros, perda de receita para a empresa contratada.	
Id	Ação Preventiva	Responsável
1.	Monitorar as condições climáticas em tempo real e emitir alertas de suspensão do serviço quando necessário.	Gestor da Operação – CETURB/ES e empresa contratada.
2.	Definir rotas alternativas que possam ser utilizadas em caso de condições climáticas adversas.	Gestor da Operação – CETURB/ES e empresa contratada.
Id	Ação de Contingência	Responsável
1.	Disponibilizar meios de transporte alternativos para os passageiros que forem afetados pela interrupção do serviço.	Gestor da Operação – CETURB/ES
2.	Comunicar imediatamente a população sobre a suspensão do serviço e as alternativas disponíveis.	Gestor da Operação – CETURB/ES



RISCO 7		
Descrição: Impactos ambientais negativos decorrentes da operação das embarcações (poluição sonora, emissão de poluentes, etc.).		
Probabilidade:	(x) Pouco () Provável () Muito	
Impacto:	(x) Baixo (x) Médio () Alto	
Fase Impactada:	() Fase Interna () Fase Externa (x) Gestão do Contrato	
Id	Dano	
1.	Danos ao meio ambiente, multas e sanções, imagem negativa do governo.	
Id	Ação Preventiva	Responsável
1.	Exigir o cumprimento rigoroso das normas ambientais.	Gestor da Operação – CETURB/ES
Id	Ação de Contingência	Responsável
1.	Implementar medidas de mitigação e compensação dos impactos ambientais.	Empresa contratada.
2.	Realizar monitoramento contínuo da qualidade ambiental.	Empresa contratada.

Documento original assinado eletronicamente, conforme MP 2200-2/2001, art. 10, § 2º, por:

JOSÉ EDUARDO DE SOUZA OLIVEIRA

GERENTE FG-GE

GTP - SEMOBI - GOVES

assinado em 24/03/2025 12:21:13 -03:00



INFORMAÇÕES DO DOCUMENTO

Documento capturado em 24/03/2025 12:21:13 (HORÁRIO DE BRASÍLIA - UTC-3)
por JOSÉ EDUARDO DE SOUZA OLIVEIRA (GERENTE FG-GE - GTP - SEMOBI - GOVES)
Valor Legal: ORIGINAL | Natureza: DOCUMENTO NATO-DIGITAL

A disponibilidade do documento pode ser conferida pelo link: <https://e-docs.es.gov.br/d/2025-Z2H9HM>