

SUPERINTENDENCIA REGIONAL NO ESTADO DO ES

Estudo Técnico Preliminar 12/2025**1. Informações Básicas**

Número do processo: 08285.001786/2025-10

2. Descrição da necessidade**Cumprimento da atribuição de Polícia Marítima**

2.1. A aquisição das Lanchas de Patrulha Costeira e de Interceptação, objeto desta contratação, tem por finalidade viabilizar o cumprimento das atribuições da Polícia Federal, em especial a atividade de polícia marítima desenvolvida no Espírito Santo.

2.2. O exercício da função de polícia marítima é destinado à Polícia Federal, conforme está previsto no art. 144, §1º, III da Constituição Federal de 1988. Essa atividade é de atribuição privativa da Polícia Federal e exercida, regionalmente, por intermédio das suas unidades de Polícia Marítima, nos termos da Instrução Normativa DG/PF nº 220/2022.

2.3. A Superintendência Regional do estado Estado do Espírito Santo conta em sua estrutura com uma unidade de Polícia Marítima denominada de Núcleo Especial de Polícia Marítima - NEPOM, de acordo com a Instrução Normativa DG/PF nº 270/2023. O NEPOM do Espírito Santo realiza a atividade de polícia marítima mediante patrulha, abordagem e perseguição de embarcações, fiscalização a bordo de embarcações, vigilância e aplicação de outras técnicas investigativas admitidas em lei, prisão em flagrante delito e apreensão de objetos ilícitos e instrumentos de crime, entre outros que demandam o emprego de Lanchas adequadas.

2.4. Essa atividade de Polícia Marítima é caracterizada pela atuação nos portos, instalações portuárias, mar territorial brasileiro e demais vias navegáveis, com objetivo principal de prevenir e reprimir ilícitos praticados a bordo, contra ou em relação a embarcações na costa brasileira e/ou em águas abrigadas, sem prejuízo da prevenção e repressão aos demais ilícitos de atribuição da Polícia Federal, inclusive estendendo-se além do limite territorial, quando se fizer necessário. Além de compreender as providências ou medidas que devam ser implementadas nos portos, instalações portuárias, mar territorial brasileiro e demais vias navegáveis, objetivando manter a segurança, quando não constituam atribuições específicas das Polícia Civil e Militar ou das Forças Armadas. (Instrução Normativa DG/PF nº 220/2022)

2.5. Nesse sentido, percebe-se também que pela própria caracterização da atividade de Polícia Marítima faz-se necessária, para o seu fiel cumprimento, a utilização de lanchas específicas, seguras, eficientes, padronizadas, equipadas com todos os instrumentos, componentes e acessórios, que garantam a máxima precisão e segurança dos seus operadores.

Modernização e reestruturação da Polícia Federal

2.6. Outro objetivo da aquisição das lanchas é o atendimento de parte da necessidade de modernização e reestruturação da capacidade operacional da polícia marítima, que já transcendeu o debate interno e se tornou um ponto de atenção para os órgãos de controle externo.

2.7. Entre novembro de 2020 e março de 2021, o Tribunal de Contas da União (TCU) conduziu uma auditoria de conformidade e operacional nas ações da Polícia Federal e da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos). A auditoria, que incluiu inspeções nos principais complexos portuários do país, incluindo o de Vitória/ES, culminou em um diagnóstico contundente.

2.8. Os principais achados da auditoria apontaram para a "inexecução ou a execução parcial das atividades de polícia marítima nos portos fiscalizados". De forma crucial, o TCU correlacionou diretamente esta deficiência à "insuficiência de efetivo e à inadequação das embarcações para algumas modalidades de patrulhamento marítimo". Diante deste cenário, o Acórdão nº 1.431/2021-TCU-Plenário não se limitou a tecer recomendações, mas emitiu uma determinação formal à Polícia Federal para que, no prazo de 180 dias, elaborasse um plano de ação com o objetivo de "reestruturar os Nepoms, definindo, entre outros, efetivo embarcações e atividades de polícia marítima". Esta determinação estabeleceu um mandato externo e de alto nível, conferindo caráter de urgência à resolução das deficiências materiais apontadas.

2.9. A própria Diretoria de Logística da Polícia Federal (DLOG/PF) já havia reconhecido a gravidade da situação perante o Tribunal, informando que "a frota da Polícia Federal encontra-se com mais de 15 (quinze) anos de uso, registrando-se altos gastos com manutenção, pouca confiabilidade no equipamento e uso de tecnologias ultrapassadas". Interessante que, segundo normativo da Receita Federal, IN RFB nº 1.700, de 14/03/2017, art.124 e anexo III, o prazo de vida útil dessas embarcações é de apenas 10 (dez) anos, o que ajuda a explicar essa situação atual apontada pela própria DLOG/PF.

2.10. Contudo, decorridos aproximadamente quatro anos desde a prolação do acórdão, a situação não apenas persiste, mas se agravou. Nenhuma Lancha de Patrulha Costeira (LPC) ou Lancha de Patrulha e Interceptação (LPI) foi adquirida neste período. Um processo licitatório anterior para a aquisição de LPIs (Processo SEI nº 08490.003615/2023-20), que estava inserido no rol de Projetos Estratégicos da Polícia Federal, não foi executada em razão da recusa da empresa vencedora em assinar o contrato correlato.

2.11. A aquisição proposta, portanto, não configura uma mera atualização de frota, mas sim uma resposta necessária e mandatória a uma falha de capacidade formalmente identificada pelo Tribunal de Contas da União. O hiato temporal entre o diagnóstico do TCU e a presente data representa um período de risco acumulado, durante o qual a capacidade do Estado de exercer sua soberania e reprimir o crime organizado em suas águas jurisdicionais permaneceu comprometida. A presente iniciativa é, em essência, o cumprimento de uma obrigação institucional há muito pendente, cuja postergação contínua compromete a segurança nacional e a credibilidade da instituição perante os órgãos de controle e a sociedade.

Situação atual da flotilha do NEPOM/ES

2.12. Como já dito anteriormente, a deficiência dos meios navais da Polícia Federal que atinge inclusive o NEPOM/ES, não é uma percepção subjetiva, mas um fato documentado, admitido de forma inequívoca até mesmo pela própria instituição. Esse problema tem se arrastado por anos e é caracterizado pela defasagem de recursos disponíveis para aquisição de novas embarcações e pela realização de medidas paliativas cada vez menos eficientes.

2.13. Essa situação atual representa um grande prejuízo para o sucesso da missão constitucional e tem colocado em risco a segurança das operações, uma vez que a Polícia Federal está empregando ativos que são oficialmente reconhecidos como não confiáveis, obsoletos, onerosos para manter e que não atendem de forma satisfatória as suas demandas.

2.14. Especificamente o NEPOM/ES teve sua capacidade operacional ainda mais reduzida devido à baixa definitiva da Lancha de Patrulha Costeira - LPC "Urano", após incendiar em janeiro de 2024 durante a realização das atividades de patrulha costeira e ser reconhecida oficialmente como "economicamente inviável" a sua recuperação pela Administração.

2.15. Com a perda dessa embarcação, foi suprimida uma capacidade operacional inteira do NEPOM/ES. Isso porque, ela era utilizada para a execução das missões em mar aberto, como de patrulhamento noturno na área de fundeio e de patrulhamentos ostensivos nas áreas Norte e Sul do Estado. Essas áreas de fundeio são precisamente os locais onde as organizações criminosas realizam as operações de mergulho para fixar dispositivos parasitas nos cascos dos navios. Sem uma LPC, fica prejudicada a capacidade de presença e vigilância nessas zonas críticas, deixando uma brecha evidente na segurança portuária. Esta lacuna remove uma camada fundamental da estratégia de defesa, tornando o Estado e os portos estratégicos nele instalados significativamente mais vulneráveis ao tráfico internacional de drogas.

2.16. Agravando a crise da capacidade do NEPOM/ES, o estado atual da Lancha de Patrulha e Interceptação - LPI, modelo Flexboat SR-760 projeta um horizonte operacional remanescente de apenas um ou dois anos, no máximo. A ausência desse tipo de lancha coloca em risco parte das atividades realizadas, uma vez que é essencial para o patrulhamento em águas restritas, como a Baía de Vitória, e para a interceptação de embarcações suspeitas em alta velocidade, complementando o trabalho da LPC.

2.17. O cenário prospectivo, sem as aquisições propostas, é o de um Núcleo de Polícia Marítima sem meios navais viáveis para operar. A combinação da perda efetiva da LPC e da falha iminente da LPI resultaria em um colapso completo da capacidade operacional, tornando impossível o cumprimento do mandato constitucional da Polícia Federal e da determinação expressa do TCU. A crise não é uma projeção futura; é uma realidade presente e em escalada que exige uma solução imediata e robusta.

Atuação do NEPOM/ES nos portos

2.18. A atuação do NEPOM/ES no complexo portuário do Espírito Santo é vasta e diversificada, e abrange as seguintes áreas: Norte, cobrindo terminais como Portocel (um dos maiores exportadores de celulose do mundo); Central, que inclui a Baía de Vitória, a Baía do Espírito Santo e a crítica Área de Fundeio, onde navios de longo curso aguardam para atracar; e Sul, com o terminal da Samarco em Ubu. Esta geografia complexa, composta por áreas de águas abrigadas e mar aberto, exige uma presença ostensiva da Polícia Marítima para garantir segurança e vigilância contínua. Para atender a essa necessidade, é fundamental a aquisição de lanchas de patrulha costeira e de lanchas de patrulha e interceptação rápida, que possibilitem deslocamentos ágeis entre os diferentes complexos portuários, reforçando a presença policial nas áreas de maior risco e garantindo ações rápidas e eficazes na prevenção e repressão de atividades ilícitas.

2.19. A importância econômica desses portos é imensa, movimentando bilhões de dólares em comércio exterior e sustentando cadeias produtivas inteiras. Esta proeminência econômica, no entanto, torna esses portos alvos prioritários para organizações criminosas transnacionais. Relatórios de inteligência e um histórico consistente de apreensões confirmam que essas rotas comerciais legítimas são exploradas para o escoamento de drogas, principalmente cocaína, com destino aos mercados consumidores da Europa. A proteção dessas infraestruturas não é, portanto, apenas uma questão de segurança pública, mas uma necessidade estratégica para garantir a integridade e a competitividade do comércio exterior brasileiro. Uma falha na segurança, um incidente de grande repercussão ou a designação de um desses portos como de alto risco por parceiros internacionais poderiam gerar consequências econômicas devastadoras, como o aumento dos custos de frete e seguro, desvios de rotas e danos à reputação do país como um parceiro comercial confiável.

Combate ao crime Marítimo Transnacional

2.20. A aquisição das Lanchas LPC e LPI também tem por finalidade o combate às organizações criminosas que demonstram um nível crescente de sofisticação, que desenvolvem táticas especificamente projetadas para explorar as vulnerabilidades da cadeia logística marítima e contornar os métodos de fiscalização tradicionais. Duas modalidades se destacam pela sua complexidade e pelo desafio que representam para as forças de segurança.

2.21. A primeira é a modalidade "rip-on/rip-off". Neste método, a droga é inserida em contêineres com cargas lícitas, muitas vezes sem o conhecimento do exportador ou importador. Bolsas ou pacotes de entorpecentes são colocados dentro do contêiner, geralmente próximo às portas, pouco antes do embarque. No porto de destino, uma equipe criminosa corrompida, com acesso à área portuária, viola o lacre do contêiner, retira a droga e o sela novamente com um lacre clonado para ocultar a violação. Esta operação é extremamente rápida, podendo levar apenas alguns minutos, e depende de uma rede de corrupção que envolve funcionários portuários e agentes da cadeia logística. Em 2019, os portos de Santos, Paranaguá e Itajaí registraram apreensões massivas de cocaína, com o método "rip-on/rip-off" sendo o mais praticado pelos traficantes.

2.22. A segunda modalidade, ainda mais audaciosa, é o uso de "dispositivos parasitas". Trata-se de compartimentos, caixas ou tubos metálicos, muitas vezes com design hidrodinâmico, que são fixados ao casco do navio abaixo da linha d'água, tipicamente em cavidades como as caixas de mar (sea chests) ou junto ao leme. A fixação é feita por mergulhadores profissionais em águas profundas, geralmente na área de fundeio do porto de origem, e a recuperação é realizada por outra equipe de mergulhadores no porto de destino. Esses dispositivos podem ser presos por meio de solda ou, mais comumente, por potentes eletroímãs, e podem conter rastreadores GPS para monitoramento. Esta tática é particularmente insidiosa, pois a droga nunca entra formalmente no sistema portuário, tornando-a invisível para scanners de contêineres e outras formas de inspeção não intrusiva (NII). A Polícia Federal, em operações conjuntas com a Marinha, já realizou apreensões significativas utilizando este modus operandi em portos como Paranaguá e Santos, evidenciando que a ameaça é real e presente no Brasil.

2.23. A sofisticação dessas táticas demonstra que os criminosos adaptaram suas operações para explorar as exatas lacunas de capacidade que a Polícia Federal enfrenta atualmente. A ausência de uma presença policial constante e robusta nas áreas de fundeio (mar aberto) permite que mergulhadores criminosos operem com relativa impunidade. A falta de embarcações de interceptação ágil e veloz dificulta a resposta a movimentações suspeitas de barcos menores que possam dar apoio a essas operações ou realizar o "içamento" de drogas para bordo de navios. Portanto, o combate eficaz a essas ameaças exige meios navais que possam contrapor diretamente essas táticas: uma embarcação de patrulha costeira para vigilância e apoio a mergulhadores em mar aberto e uma lancha de interceptação para ações rápidas em águas restritas.

Suporte as Operações Policiais Subaquáticas

2.24. A resposta a ameaças como os dispositivos parasitas recai sobre os ombros dos mergulhadores policiais do NEPOM, que enfrentam um dos ambientes operacionais mais perigosos imagináveis. A realização de inspeções de casco em portos comerciais ativos envolve uma miríade de riscos extremos. A visibilidade da água é frequentemente próxima de zero devido a sedimentos em suspensão, dificultando a orientação e a detecção de ameaças. As correntes fortes e a sucção gerada pelos sistemas de propulsão e lastro dos navios representam um perigo constante de aprisionamento ou lesão grave.

2.25. Além dos riscos ambientais, há a ameaça humana. A equipe policial pode se deparar com criminosos durante a recuperação ou instalação de dispositivos subaquáticos. Em virtude do valor associado à carga de drogas, é comum haver escolta armada de criminosos. Como os mergulhadores policiais normalmente se encontram equipados para atividade de mergulho e, portanto, sem condições de combater, é necessário que haja uma equipe policial, de segurança, embarcada na superfície.

2.26. Essas operações não podem ser conduzidas de forma segura e eficaz sem uma plataforma de apoio adequada. Uma embarcação de patrulha estável serve como base de operações, de onde a equipe de mergulho pode ser lançada e recuperada. Ela fornece um ponto de comando e controle, permite o monitoramento da operação, e pode transportar equipamentos essenciais, como Veículos Operados Remotamente (ROVs) para inspeções preliminares, e equipamentos médicos para resposta a emergências. A ausência de uma embarcação com essas características, como é o caso atual do NEPOM-ES, força as equipes a improvisar ou a cancelar missões, expondo os policiais a riscos inaceitáveis e deixando uma vulnerabilidade crítica na segurança portuária sem a devida resposta.

2.27. A crescente complexidade e sofisticação das táticas utilizadas pelos criminosos evidenciam a urgente necessidade de fortalecer o aparato da Polícia Federal no âmbito marítimo. Adaptando-se às limitações atuais, os criminosos exploram áreas de fundeio e mar aberto, onde a presença policial ainda é insuficiente, facilitando operações de mergulhadores criminosos e o transporte de drogas por embarcações menores.

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
NEPOM/DREX/SR/PF/ES	Rogério da Silva Lages

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

Sustentabilidade

4.1. Além dos critérios de sustentabilidade eventualmente inseridos na descrição do objeto, devem ser atendidos os seguintes requisitos, que se baseiam no Guia Nacional de Contratações Sustentáveis:

4.1.1. Caso se enquadre nas hipóteses do artigo 20 da Lei nº 12.305, de 2010 – Política Nacional de Resíduos Sólidos, a Contratada deverá elaborar plano de gerenciamento de resíduos sólidos, sujeito à aprovação da autoridade competente.

4.1.1.1. Para a elaboração, implementação, operacionalização e monitoramento de todas as etapas do plano de gerenciamento de resíduos sólidos, nelas incluído o controle da disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos, será designado responsável técnico devidamente habilitado.

4.1.1.2. São proibidas, à contratada, as seguintes formas de destinação ou disposição final de resíduos sólidos ou rejeitos:

I - lançamento em praias, no mar ou em quaisquer corpos hídricos;

II - lançamento in natura a céu aberto, excetuados os resíduos de mineração;

III - queima a céu aberto ou em recipientes, instalações e equipamentos não licenciados para essa finalidade;

IV - outras formas vedadas pelo poder público.

4.2. A Contratada deverá cumprir, no que couber, aos seguintes critérios de sustentabilidade ambiental, nos termos da Instrução Normativa nº 1, de 19 de janeiro de 2010:

4.2.1. Que os bens sejam constituídos, no todo ou em parte, por material reciclado, atóxico, biodegradável, conforme ABNT NBR – 15448-1 e 15448-2;

4.2.2. Que sejam observados os requisitos ambientais para a obtenção de certificação do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO como produtos sustentáveis ou de menor impacto ambiental em relação aos seus similares;

4.2.3. Que os bens devam ser, preferencialmente, acondicionados em embalagem individual adequada, com o menor volume possível, que utilize materiais recicláveis, de forma a garantir a máxima proteção durante o transporte e o armazenamento; e

4.2.4. Que os bens não contenham substâncias perigosas em concentração acima da recomendada na diretiva RoHS (Restriction of Certain Hazardous Substances), tais como mercúrio (Hg), chumbo (Pb), cromo hexavalente (Cr(VI)), cádmio (Cd), bifenil-polibromados (PBBs), éteres difenil-polibromados (PBDEs).

4.3. A construção das embarcações deverá pautar-se sempre no uso racional de recursos e equipamentos, de forma a evitar e prevenir o desperdício de insumos e materiais consumidos, bem como, a geração excessiva de resíduos, a fim de atender às diretrizes de responsabilidade ambiental;

4.4. As embarcações devem ser projetadas para minimizar o consumo de combustível, reduzindo as emissões de gases de efeito estufa e custos operacionais;

4.5. As embarcações devem atender às exigências e regulamentações das autoridades ambientais competentes, garantindo-se que a fabricação e operação destas estejam em conformidade com padrões sustentáveis.

4.6. Ainda não foi publicado o Plano Diretor de Logística Sustentável do Ministério da Justiça e Segurança Pública.

Indicação de marcas ou modelos

4.7. Na presente contratação será admitida a indicação de marcas, características ou modelos.

4.8. Com base no art. 41, I, da Lei 14.133/2021, foram indicadas marcas para servir de referência, como parâmetro de qualidade, para facilitar a descrição do objeto a ser licitado, acompanhada, todas as vezes, da expressão "ou similar".

4.9. O intuito da indicação de marcas é o fornecimento de equipamentos de boa reputação, excelente qualidade, alta durabilidade e bom desempenho, reconhecidos no mercado náutico. Nesse sentido, será vedada a oferta de protótipos, de bens produzidos e/ou comercializados em desacordo com as normas nacionais e internacionais, que sejam falsificados e/ou de procedência duvidosa, que sejam inadequados ao emprego em atividades marítimas, que não tenham passado pelo controle de qualidade, que não sejam validados pelos órgãos competentes, que possam causar acidentes, diminuir o uso, danificar a estrutura, sistemas e equipamentos da embarcação e, principalmente, comprometer a saúde e a segurança dos tripulantes.

4.10. Também é objetivo da indicação de marcas a seleção de equipamentos que detenham vasta rede de assistência técnica autorizada, que possibilitem rápido acesso a serviços de manutenção e reparo, e cujas peças de reposição sejam amplamente comercializadas.

4.11. Por fim, é previsível a aceitação de outras marcas, sendo facultada à Administração, nesse caso, exigir que a empresa participante do certame comprove desempenho, qualidade e produtividade compatíveis com a de referência, quando, então, serão aceitas de fato sem restrições.

Subcontratação

4.12. Não será admitida a subcontratação do objeto contratual.

Garantia da contratação

4.13. Não haverá exigência da garantia da contratação dos art. 96 e seguintes da Lei nº 14.133, de 2021, pelas seguintes razões: i) o pagamento será realizado somente após o recebimento definitivo do objeto; ii) haverá previsão de sanção para a situação de inexecução do objeto; iii) não há responsabilização subsidiária da administração pelo inadimplemento dos encargos sociais e trabalhistas, como ocorre nos serviços continuados com

dedicação exclusiva de mão de obra; iv) o contratado não ficará de posse de bens da administração, como ocorre em serviços de manutenção de veículos; v) não haverá pagamento antecipado; e vi) aumenta o custo da licitação.

Reserva de cotas para microempresas e empresas de pequeno porte

4.14. Os itens não serão destinados à participação exclusiva de ME e EPP, porque os seus valores são maiores que R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais), nos termos do inciso I, do art. 48, da Lei Complementar nº 123/2006 e art. 6º, do Decreto nº 8.538/2015. Também não será criada cota reservada, porque possui valor estimado superior à receita bruta máxima admitida para fins de enquadramento como empresa de pequeno porte (R\$ 4,8 milhões por ano-calendário), conforme disciplinado no art. 4º, §1º, I, da Lei nº 14.133/2021.

4.15. Também não será criada Cota Reservada de 25% (vinte e cinco por cento) do objeto para a contratação de microempresas e empresas de pequeno porte, tendo em vista o que dispõe os artigos 48, III e 49, III, da Lei Complementar nº 123/2006 e os artigos 8º e 10, II, do Decreto nº 8.538/2015. Esses dispositivos preveem o dever de estabelecer, em certames para aquisição de bens de natureza divisível, cota de até 25% (vinte e cinco por cento) do objeto para a contratação de microempresas e empresas de pequeno porte, desde que não haja prejuízo para o conjunto ou complexo do objeto. Entretanto, como a quantidade de cada um dos dois itens licitados é inferior a quatro unidades, a reserva de uma fração mínima divisível (uma unidade) para participação exclusiva de ME e EPP ultrapassaria o limite previsto na legislação.

4.16. Com base no artigo 49, III da Lei Complementar nº 123/2006 e o art. 10 do Decreto nº 8.538/2015, não são reservados itens ou cotas de itens para a participação exclusiva de ME e EPP, quanto não for vantajoso para a administração pública ou representar prejuízo ao conjunto ou complexo do objeto a ser contratado". No caso, não é vantajosa para a administração a reserva de itens e a criação de cota reservada para ME e EPP, uma vez que diminui o poder de negociação, afeta a economia de escala, afasta a participação de empresas de grande porte que atuam no ramo da atividade. Além disso, representaria prejuízo ao conjunto ou complexo do objeto a ser contratado, diante da natureza do objeto e de sua complexidade técnica, que exigem a necessidade de padronização de desempenho, treinamento, assistência técnica e uniformidade das estruturas, sistemas, equipamentos e componentes das embarcações. Ao permitir a oferta de embarcações de marcas e modelos diferentes e/ou a contratação de fornecedores diversos, gera a possibilidade de redução da eficiência operacional motivada pela falta de padronização, bem como de aumento do tempo de sua inatividade em caso de necessidade de manutenção, devido à maior dificuldade de aquisição de peças e componentes com diferentes fornecedores e de prestação de serviços por empresas diversas.

4.17. Durante o levantamento de mercado não foram identificados três fornecedores competitivos enquadrados como ME e EPP sediados no local ou regionalmente e capazes de cumprir as exigências estabelecidas para esta contratação, constituindo outra hipótese de afastamento dos benefícios de exclusividade de item ou de cota reservada de item destinada à participação das ME e EPP, prevista no art. 49, II da Lei Complementar nº 123/2006 e art. 10, I, do Decreto nº 8.538/2015.

Margem de Preferência

4.18. Durante a elaboração do planejamento da contratação, não foram localizados atos normativos que viessem a estabelecer margens de preferência para Embarcações Nacionais que atendam a normas técnicas brasileiras.

Testes de Aceitação

4.19. Antes da entrega definitiva, as embarcações (Lancha de Patrulha Costeira - LPC e Lancha de Patrulha e Interceptação - LPI) serão submetidas a testes de aceitação com o objetivo de avaliar o desempenho da embarcação, verificar o funcionamento dos sistemas, garantir a segurança, identificar e corrigir problemas, confirmar a conformidade com as especificações etc.

4.20. Os testes serão realizados em local especificado pelo fabricante, com todos os custos, meios e equipamentos necessários correndo por conta da contratada, e serão acompanhados pelo corpo técnico da Administração Pública e pelos responsáveis técnicos do projeto.

4.21. Todos os equipamentos, acessórios, periféricos da embarcação devem estar instalados e aferidos, por órgão competente, conforme caderno de especificação técnica, para realização dos testes.

4.22. As embarcações serão submetidas aos seguintes testes:

4.22.1. *Teste de Estabilidade:*

4.22.1.1. Condição da prova:

a) A embarcação deve manter a estabilidade (borda livre positiva), em qualquer ponto da embarcação, mesmo com todos os passageiros concentrados em um dos bordos, na proa ou na popa.

4.22.1.2. Condição de carga útil total durante a prova:

a) Embarcação com tanques de combustível e água doce totalmente cheios;

b) Carga útil total de 1.200 kg (um mil e duzentos quilos) para LPC e 900kg (novecentos quilos) para LPI, se entenda como equipamentos mais pessoas;

4.22.1.3. Resultado a ser obtido:

a) Satisfatório.

4.22.2. Teste de Velocidade e Autonomia:

4.22.2.1. Condição da prova:

- a) Navegação em águas calmas;
- b) Percurso a ser definido pelo fabricante;
- c) Velocidade e distância em relação ao solo (determinadas pelo GPS).

4.22.2.2. Condição de carga útil total durante a prova:

- a) Carga útil total de 1.200 kg (um mil e duzentos quilos) para LPC e 900kg (novecentos quilos) para LPI, se entenda como equipamentos mais pessoas;
- b) As embarcações com tanques de combustível e água doce totalmente cheios deverão alcançar no mínimo 30 nós.

4.22.2.3. Condição do teste de autonomia:

- a) Iniciar o teste com os tanques totalmente cheios e sem possibilidade de reabastecimento durante o teste;
- b) Carga útil de 1.200 kg (um mil e duzentos quilos) para LPC e 900kg (novecentos quilos) para LPI, se entenda como equipamentos mais pessoas;
- c) Deverá deslocar-se por 20 (vinte) milhas náuticas norte-americana (1,852 km).
- d) Velocidade mínima de cruzeiro de 20 nós com 3500 rpm no máximo;

4.22.2.4. Resultado a ser obtido:

- a) Satisfatório.

4.22.3. Teste de Parada de Motores por falta do Timoneiro:

4.22.3.1. Condição da prova:

- a) Mecanismo de parada de ambos os motores em caso de falta de timoneiro.

4.22.3.2. Resultado a ser obtido:

- a) Satisfatório.

4.22.4. Teste de Capacidade de Transporte de Pessoas:

4.22.4.1. Condição da prova:

- a) Capacidade mínima de 14 (quatorze) tripulantes para LPC e 10 (dez) tripulantes para LPI.

4.22.4.2. Resultado a ser obtido:

- a) Satisfatório.

4.22.5. Teste de Reboque:

4.22.5.1. Condição da prova:

- a) Ser rebocada por uma embarcação de peso igual ou superior ao seu, a uma velocidade de 5 nós por 30 minutos, sem sofrer danos.

4.22.5.2. Condição de carga útil total durante a prova:

- a) Embarcação com tanques de combustível e água doce totalmente cheios;
- b) Carga útil total de 1.200 kg (um mil e duzentos quilos) para LPC e 900kg (novecentos quilos) para LPI, se entenda como equipamentos mais pessoas;

4.22.5.3. Resultado a ser obtido:

- a) Satisfatório.

4.23. Caso a embarcação não alcance, durante a realização dos testes, o resultado satisfatório, a contratada deverá realizar as adequações necessárias no prazo máximo de 30 (trinta) dias, sob pena de não aceitação do objeto da contratação.

4.23.1. Realizadas as adequações, a embarcação será submetida novamente ao(s) teste(s) no(s) qual(is) não conseguiu atingir o resultado satisfatório. Em caso de novo resultado insatisfatório, não será aceito o objeto da contratação.

4.24. Finalizados com êxito os testes de aceitação das embarcações, a contratada arcará totalmente com os custos e despesas relativos à reposição de itens parcial ou totalmente danificados. As peças, materiais ou equipamentos substituídos devem ser novos (não usados e não reconicionados) e de modelo idêntico ou mais moderno que o substituído.

4.25. Após os testes, a contratada realizará uma verificação geral do estado de funcionamento, de possíveis riscos, trincados, ou qualquer avaria na estrutura, sistemas, subsistemas, equipamentos, instrumentos, componentes e acessórios da embarcação.

4.26. A Administração poderá realizar outros testes de navegabilidade, inclusive indicando o local (mar, rio, lagoa), visando assegurar a confiabilidade, segurança e navegabilidade das embarcações a serem adquiridas.

Demais requisitos da contratação

4.27. Os requisitos da contratação também abrangem o seguinte:

4.27.1. Cumprimento das Normas de Autoridade Marítima - NORMAM, expedidas pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, inclusive as NORMAM 01, 02, 03, 04, 05, 06, 201, 202 e 211-DPC/MB.

4.27.2. Todos os planos e documentos deverão ser assinados pelo responsável técnico do projeto, devidamente registrado no CREA, acompanhados das respectivas Anotações de Responsabilidade Técnica (ART).

4.27.3. Inscrição das embarcações na Capitania dos Portos ou órgão subordinado, em cuja jurisdição for domiciliado o proprietário, nos termos da Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988 e NORMAN 201, 202 e 211, em nome da Superintendência Regional de Polícia Federal no Espírito Santo.

4.27.4. Registro e emplacamento da carreta de transporte rodoviário no Departamento Estadual de Trânsito do Espírito Santo, em nome da Superintendência Regional de Polícia Federal no Espírito Santo, conforme Código de Trânsito Brasileiro e as resoluções do CONTRAN que tratam da matéria.

4.27.5. Fornecimento dos manuais impressos, em língua portuguesa, de todos os equipamentos instalados, sistemas de navegação, sistemas de comunicação, propulsão, sistemas elétricos, reboque e quaisquer outros que a empresa ou a contratante considerar como relevante.

4.27.6. Cumprimento das normas da American Boat & Yacht Council (ABYC), principalmente a Norma ABYC E-11 (Sistemas Elétricos AC e DC em Embarcações) e a Norma ABYC H-24 (Sistemas de Combustível de Gasolina);

4.27.6.1. As normas ABYC para sistemas elétricos e de combustível são amplamente reconhecidas e seguidas nos Estados Unidos e em outros países, sendo consideradas internacionalmente como referência para a construção e manutenção de embarcações, inclusive de lanchas. Elas foram desenvolvidas em estreita colaboração com fabricantes, profissionais do setor náutico, reguladores e demais partes interessadas, visando a promoção da qualidade, sustentabilidade e o atendimento a altos padrões de segurança e confiabilidade.

4.27.6.2. A norma ABYC E-11 estabelece diretrizes para o projeto, construção e instalação de sistemas elétricos de corrente alternada (AC) e corrente contínua (DC) em embarcações, funcionamento como um guia completo e essencial para garantia da segurança e bom funcionamento da parte elétrica. A sua aplicação é fundamental para cumprir os requisitos de segurança, confiabilidade, conformidade e de responsabilidade. Ademais, a observância desta norma reduz o risco de choques elétricos e incêndios, garante que os sistemas elétricos sejam projetados e instalados corretamente, atende a critérios legais para certificação e seguro de embarcações, e evita responsabilização legal em caso de acidentes relacionados aos sistemas elétricos.

4.27.6.3. A norma ABYC H-24 estabelece diretrizes abrangentes para o projeto, construção, instalação, reparo e manutenção de sistemas de combustível de gasolina (petróleo) em embarcações de recreio. Desenvolvida pela American Boat & Yacht Council (ABYC), essa norma abrange todos os aspectos do sistema de combustível, desde a abertura de abastecimento até a conexão com o motor de propulsão e equipamentos auxiliares. A sua aplicação é fundamental para cumprir os requisitos de segurança, confiabilidade, conformidade e de responsabilidade. Ademais, a observância desta norma minimiza os riscos de incêndio, explosão e vazamento de combustível, garante que o sistema de combustível seja construído com componentes de alta qualidade e instalado corretamente, atende a critérios legais e padrão de referência para certificação de embarcações, e evita responsabilização legal em caso de acidentes relacionados ao sistema de combustível.

4.27.7. Será vedada a **participação de empresas reunidas em consórcio**, uma vez que a formação de consórcio, em regra, é admitida quando o objeto a ser licitado envolve questões de alta complexidade ou de relevante vulto, em que empresas, isoladamente, não teriam condições de suprir os requisitos de habilitação do edital (Acórdão TCU nº 1316/2010), não sendo este o caso para esta contratação. A participação de empresas reunidas em consórcio poderia, no caso concreto, restringir a competição, uma vez que a reunião de empresas reduziria o número de licitantes que poderiam competir entre si, em um mercado já oligopolizado de embarcações.

4.27.8. Será vedada a **participação de pessoa física**, uma vez que a sua natureza profissional é incompatível com a exigência de patrimônio líquido mínimo e de estrutura mínima, com equipamentos, instalações e equipe de profissionais ou corpo técnico prevista para a execução do objeto, conforme Instrução Normativa SEGES/ME nº 116/2021.

4.27.9. Serão exigidos os requisitos de **qualificação econômico-financeira**, tendo em vista a necessidade de seleção de licitante que demonstre boa saúde financeira e capacidade de honrar com a entrega dos bens, dentro dos padrões quantitativos e qualitativos exigidos para esta contratação, uma vez que não será adotado o pagamento antecipado. Utilizando, para isso, dos índices propostos no modelo da AGU, que são extremamente razoáveis para avaliar a situação financeira de forma objetiva, em acordo com o TCU (Acórdão 6130/2012-Segunda Câmara).

4.27.10. Será exigida a apresentação das demonstrações contábeis dos **dois últimos exercícios sociais**, visando uma análise mais completa e aprofundada da saúde financeira e da capacidade econômica da empresa para executar o contrato. A comparação dos dois anos permite identificar a consistência e a evolução da empresa, e não apenas a sua situação atual. Ao analisar dois períodos, é possível identificar tendências de crescimento ou declínio, alterações nos indicadores financeiros e a capacidade de a empresa manter ou melhorar sua situação econômica ao longo do tempo.

4.27.11. Será exigido o **patrimônio líquido mínimo**, porque é o valor que sobra após subtrair as dívidas (passivos) do total de bens e direitos (ativos), ou seja, é o que resta após se pagar tudo o que se deve. Dessa forma, ele reflete melhor a capacidade financeira da empresa, para suportar os custos com taxas, fretes, seguros, deslocamento de pessoal, encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e quaisquer outras obrigações que possam incidir direta ou indiretamente sobre o objeto.

4.27.12. Serão exigidos os requisitos de **qualificação técnica**, para fins de averiguação da aptidão, habilidade e da existência de recursos técnicos por parte da empresa para o fiel cumprimento das obrigações que serão assumidas com a Administração. Nesse sentido, busca-se verificar a existência de expertise necessária para entrega do produto de acordo com as especificações técnicas e padrões de qualidade exigidos.

4.27.12.1. Como a lancha é formada por uma complexidade de sistemas, subsistemas, equipamentos, componentes, instrumentos e acessórios interligados que funcionam em uma mesma estrutura e que devem trabalhar em harmonia, visando atender aos quesitos, como velocidade (velocidade final, variações de velocidade e retomadas de aceleração), durabilidade (resistência a impactos provenientes de diferentes estados de mar, condições climáticas adversas, abordagens e embarque e desembarque de pessoas e equipamentos), confiabilidade (ausência de falhas de funcionamento que comprometam a missão), e, especialmente, segurança (integridade da tripulação e de terceiros, além de outras embarcações), é essencial que seja atestada a capacidade do fornecedor em atender todos os requisitos técnicos específicos.

4.27.12.2. Nesse sentido, foram previstos três requisitos cumulativos que devem ser comprovados. Basicamente, o fornecedor deve demonstrar que já forneceu pelo menos 1 (uma) embarcação com casco e convés em fibra de vidro e na faixa de tamanho previsto na especificação técnica, conforme o item em que estiver concorrendo.

4.27.12.3. Como se percebe, os requisitos de qualificação técnica foram previstos de modo a manter a competitividade e ao mesmo tempo possibilitar a aferição da capacidade do fornecedor. Isso porque a quantidade que deve ser comprovada é a menor possível, o material em fibra de vidro para convés e casco é comum para o mercado náutico especializado e o tamanho foi estabelecido em uma faixa para abranger um maior universo de fornecedores possíveis sem perder o foco no atendimento da demanda do NEPOM/DREX /SR/PF/ES.

4.27.13. Será utilizado o **Sistema de Registro de Preços - SRP**, com fulcro no art. 40, II, da Lei nº 14.133/2021 c/c art. 3º, V, do Decreto nº 11.462/2023. No caso, é pertinente para a Administração o emprego do SRP porque a quantidade estimada tanto de LPC como de LPI contemplam a demanda atual do NEPOM/ES, considerando o efetivo, a frota e o volume de trabalho já existentes, bem como a expectativa de ampliação dessa demanda com a implantação de dois novos portos de grande porte no Espírito Santo e previsão de um terceiro, duplicando o número de berços de atracação de navios, e com a dragagem dessas regiões que aumentarão a profundidade e, consequentemente, a capacidade de carga nessas regiões. A utilização do SRP proporcionará agilidade nas contratações, reduzirá os esforços administrativos e possibilitará ganhos de escala.

4.27.13.1. Será dispensado o procedimento de **Intenção de Registro de Preços - IRP**, com base no art. 86, §1º, da Lei nº 14.133/2021 c/c art. 9º, §2º, do Decreto nº 11.462/2023, uma vez que o único órgão contratante é a Polícia Federal.

4.27.13.2. Além disso, a dispensa da IRP configura-se como medida excepcional e plenamente justificada dada complexidade do objeto, a sua necessidade peculiar (especificidade da solução), bem como dos custos de transação e do impacto na atividade administrativa.

4.27.13.3. A não abertura da IRP pode ser justificada também pelo custo de transação e o impacto sobre a atividade administrativa, uma vez que impõe diversas tarefas ao gerenciador da ata, como a consolidação de informações, a validação da pesquisa de preços e adaptações nos instrumentos de planejamento.

4.27.13.4. O procedimento de divulgação da IRP, além de dilatar o prazo do procedimento licitatório, poderá atrair um número de manifestações de interesse que comprometeriam a capacidade operacional e gerencial da unidade. Nesse sentido, o Decreto nº 11.462 /2023 permite que o número de participantes seja estabelecido em conformidade com a capacidade de gerenciamento da Administração.

4.27.13.5. O impacto da IRP pode gerar instabilidade no mercado restrito de embarcações, dada a complexidade do objeto e a necessidade de absorver um quantitativo grande, específico e de alto valor.

4.27.13.6. Salienta-se que o certame permitirá a participação extraordinária ("carona") de órgãos vinculados ao Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP) e demais órgãos da segurança pública, o que estará condicionado à aceitação e à verificação da capacidade de gestão tanto do órgão gerenciador quanto do fornecedor.

5. Levantamento de Mercado

5.1. Durante o levantamento de mercado realizado pela equipe de planejamento, foram identificados três diferentes modelos de contratações utilizadas pelos órgãos públicos, relacionados ao deslocamento aquaviário, conforme tabela abaixo:

Nº	SOLUÇÕES	LICITAÇÃO	ÓRGÃO
1	Agenciamento de viagens para emissão, marcação/remarcação e fornecimento de bilhetes de passagens fluviais	Dispensa de Licitação nº 11 /2025	MUNICÍPIO DE MAUÉS/AM
		Pregão eletrônico nº 40/2025	MUNICÍPIO DE CARAUARI/AM / AM
2	Locação de lancha	Pregão Eletrônico nº 48/2025	MUNICÍPIO DE AUGUSTO CORRÊA/PA
		Pregão eletrônico nº 32/2025	FUNDO MUNICIPAL DE SAUDE / BA
		Pregão eletrônico nº 6/2025	CAMARA MUNICIPAL DE OEIRAS DO PARA/ PA (CMOP) / PA
		Pregão eletrônico nº 90019 /2025	MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO AMAPÁ
3	Aquisição de lancha	Pregão Eletrônico nº 90010 /2024	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL - 8ª REGIÃO FISCAL
		Pregão Eletrônico nº 00009 /2023	SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DEP. POLÍCIA FEDERAL EM SANTA CATARINA
		Pregão Eletrônico nº 026/2025	MUNICIPIO DE BARREIRINHA
		Pregão Eletrônico nº 90003 /2025	MMA-IBAMA - DEFIN/DF
		Pregão Eletrônico nº 90014 /2024	SECRETARIA NACIONAL DE SEGURANCA PUBLICA
		Pregão Eletrônico nº 90010 /2024	COMANDO DO MATERIAL DE FUZILEIROS NAVAIS
		Pregão Eletrônico nº 90015 /2024-000	FUNDO EST DE SEGURANÇA PUBLICA E DEF SOCIAL RELAÇÃO DE ITENS

5.2. Essas soluções foram analisadas pela equipe de planejamento, que concluiu pela inviabilidade dos serviços de agenciamento de passagens e de locação de lancha por algumas razões. O agenciamento de passagens fluviais não é adequado porque ainda que existisse um conjunto diversificado de rotas fluviais e marítimas, a natureza da função de polícia marítima é incompatível com a prestação desse serviço, uma vez que envolve patrulha, fiscalização, abordagem e perseguição de embarcações, apoio a mergulhadores entre outras atividades. Já no caso da locação da lancha, não foram identificadas empresas prestadoras locais desses serviços que tivessem capacidade operacional de disponibilizar ao NEPOM/ES embarcações compatíveis com as especificações mínimas necessárias ao atendimento da demanda da Administração. Além do mais, a atuação da Polícia Federal, por sua própria natureza, demanda certo sigilo em suas operações, bem como adaptações de cunho material que podem incorrer em modificações significativas nas embarcações, o que a princípio reforça a inviabilidade de locação de embarcação.

5.3. A única solução viável identificada pela equipe de planejamento foi a aquisição de lanchas. A solução escolhida não é de larga utilização, uma vez que atende demanda específica de alguns órgãos e entidades da Administração, por isso foi encontrado um pequeno número de certames no Portal Nacional de Contratações Públicas - PNCP com o mesmo modelo de contratação. Ademais, não foram localizadas **Intenções de Registro de Preços** abertas nem **Atas de Registro de Preços** vigentes que atendessem de forma escorreita as características, peculiaridades e descrição do objeto licitado.

5.4. Foram identificadas algumas licitações promovidas pela Polícia Federal, nos últimos anos, visando a aquisição de lanchas de patrulha e interceptação, como os Pregões Eletrônicos nº 09/2023 – SR/PF/SC (08490.003615/2023-20), 30/2022 – SEPOM/COT/DIREX/PF (08211.000429/2022-47), 40/2020 – SR/PF/RJ (08455.014051/2020-34), 20/2020 – COT/DIREX/PF (08211.002792/2020-35) e 17/2020 – SR/PF/AM (08240.001676/2020-51).

5.4.1. As especificações técnicas utilizadas nesses certames, apontam para a falta de uma padronização pelas unidades centrais da Polícia Federal. Ademais, a escolha da solução é lastreada na experiência do NEPOM/DREX/SR/PF/ES com as embarcações que fazem ou fizeram parte da sua frota, bem como nas características geográficas e condições climáticas da região de navegação.

5.5. Assim, a solução para as lacunas de capacidade identificadas reside na aquisição, não apenas de um único tipo de embarcação, mas de dois tipos com capacidades distintas e complementares, visando a implementação de um sistema de defesa em camadas. Esta abordagem estratégica reconhece a natureza multifacetada das ameaças e a diversidade geográfica das áreas de operação.

5.6. A Lancha de Patrulha Costeira (LPC) é concebida como a plataforma de resistência e presença. Sua função é garantir a vigilância contínua e de longa duração em mar aberto, especialmente nas áreas de fundeio e nas rotas de aproximação dos portos. Com maior autonomia, capacidade de tripulação e estabilidade em condições de mar adversas, a LPC servirá como uma base avançada para operações complexas, como o apoio a equipes de mergulho, o comando e controle de missões interagências e a vigilância prolongada com uso de sensores avançados, como câmeras termais.

5.7. A Lancha de Patrulha e Interceptação (LPI), por sua vez, é o vetor de resposta rápida e agilidade. Projetada para operar com alta velocidade e manobrabilidade em águas restritas - canais portuários, baías e rios -, sua missão é a interceptação de alvos suspeitos, a realização de abordagens rápidas e o patrulhamento dinâmico em áreas de tráfego intenso. Sua capacidade de ser transportada por via terrestre, por meio de uma carreta rodoviária, confere-lhe uma mobilidade estratégica ímpar, permitindo seu rápido deslocamento para diferentes pontos da costa em resposta a informes de inteligência ou para apoiar outras unidades.

5.8. Juntas, a LPC e a LPI criam um sistema sinérgico. A LPC estabelece o controle e a vigilância da área externa, negando ao crime organizado o santuário das águas abertas, enquanto a LPI garante a capacidade de reação imediata dentro e ao redor dos complexos portuários. Esta combinação não é redundante; é uma resposta direta e proporcional às táticas diversificadas empregadas pelos criminosos.

5.9. Identificados os tipos de embarcação que atendem a demanda do NEPOM/ES, foi realizado o detalhamento das especificações pela equipe técnica, cujas escolhas da solução foram determinadas, principalmente, pelas seguintes justificativas:

5.9.1. Casco e convés em Fibra de Vidro

5.9.1.1. A fibra de vidro, especialmente quando processada por infusão, oferece alta resistência a impactos e à fadiga, garantindo a durabilidade das embarcações em condições marítimas adversas.

5.9.1.2. A fibra de vidro é um material leve, o que contribui para o desempenho das embarcações, proporcionando maior velocidade, agilidade e menor consumo de combustível, características essenciais para as atividades de patrulha e interceptação.

5.9.1.3. A fibra de vidro é resistente à corrosão, ao ataque de organismos marinhos e à deterioração causada por raios UV, assegurando uma longa vida útil para as embarcações, mesmo em ambientes agressivos.

5.9.1.4. A fibra de vidro é inerentemente resistente à corrosão causada pela água salgada e outros elementos agressivos presentes no ambiente marinho, reduzindo a necessidade de manutenções frequentes e aumentando a vida útil da embarcação.

5.9.1.5. A fibra de vidro é um material de fácil reparo, com técnicas e materiais de manutenção amplamente disponíveis em todo o território nacional. Essa característica é fundamental para garantir a disponibilidade constante das embarcações, mesmo em locais remotos e com infraestrutura limitada.

5.9.1.6. A fibra de vidro permite a construção de embarcações com designs complexos e personalizados, adaptando-se às necessidades específicas da Polícia Marítima, como a incorporação de equipamentos de comunicação, sistemas de vigilância e armamentos.

5.9.1.7. A fibra de vidro possui boa capacidade de isolamento acústico, reduzindo a assinatura sonora das embarcações, o que pode ser vantajoso em operações de vigilância e interceptação.

5.9.2. Fibra de Vidro com Infusão a Vácuo

5.9.2.1. A opção pela utilização de casco em fibra de vidro produzido por infusão a vácuo fundamenta-se em critérios de durabilidade, desempenho estrutural, facilidade de manutenção e disponibilidade de suporte técnico no território nacional, inclusive no estado do Espírito Santo.

5.9.2.2. O processo de infusão a vácuo garante melhor compactação das fibras, reduzindo a presença de bolhas de ar e proporcionando uma estrutura mais homogênea e resistente. Isso se traduz em maior durabilidade e redução de problemas como fissuras ou delaminações, que são comuns em processos de laminação manual. As embarcações do NEPOM/DREX/SR/PF/ES permanecem longos períodos atracadas na água e, portanto, o desgaste sofrido pelo casco é maior do que quando docadas em seco.

5.9.2.3. Outro fator relevante é a facilidade de manutenção. A fibra de vidro é amplamente utilizada no setor náutico brasileiro, existindo uma rede consolidada de estaleiros e empresas especializadas capazes de realizar reparos e serviços com eficiência e custos relativamente reduzidos. Essa ampla disponibilidade de profissionais e peças contribui para a agilidade nas manutenções corretivas e preventivas, aumentando a disponibilidade operacional das embarcações.

5.9.2.4. Do ponto de vista de custos de manutenção, a fibra de vidro apresenta uma excelente relação custo-benefício quando comparada a cascos metálicos, que demandam cuidados constantes com corrosão e pinturas especiais. Além disso, a durabilidade do casco em fibra reduz a necessidade de reparos frequentes, garantindo menor custo total de ciclo de vida da embarcação. A experiência deste NEPOM/DREX/SR/PF/ES demonstra que esse tipo de casco possui maior tempo de vida útil com menor necessidade de manutenção, especialmente sob as condições severas de intemperismo a que estão expostas as embarcações.

5.9.2.5. Outro aspecto importante é a leveza estrutural obtida pelo processo de infusão, que resulta em embarcações mais leves, com melhor desempenho em velocidade e menor consumo de combustível, sem comprometer a resistência. Essa característica é fundamental para operações policiais que exigem rapidez e eficiência, que são recomendadas para as operações do NEPOM/DREX/SR/PF/ES.

5.9.2.6. Assim, o emprego da fibra de vidro com infusão a vácuo garante um casco robusto, durável, econômico e de fácil manutenção, atendendo plenamente às necessidades da Polícia Federal no patrulhamento portuário e costeiro no estado do Espírito Santo.

5.9.3. Caso Rígido

5.9.3.1. Foi priorizado o casco rígido em comparação aos modelos semirrígidos com flutuadores. A decisão fundamenta-se na maior resistência a impactos, maior vida útil da estrutura e custos reduzidos de manutenção.

5.9.3.2. Os flutuadores dos cascos semirrígidos apresentam desgaste acelerado, riscos de perfuração e elevado custo de reposição, fatores que comprometem a disponibilidade operacional. Experiências passadas com este tipo de casco, também utilizado pelo NEPOM/DREX/SR/PF/ES demonstraram que a manutenção em caso de danos é custosa, demanda mão de obra especializada, além do fato de que a substituição completa dos flutuadores deve ser realizada em outro estado com alta complexidade logística para o deslocamento da embarcação.

5.9.3.3. O casco rígido, por sua vez, assegura melhor desempenho em estabilidade e velocidade, além de representar maior economicidade a médio e longo prazo e de se tratar de mão de obra disponível no estado do Espírito Santo.

5.9.4. Motores de Popa:

5.9.4.1. A escolha pelos motores de popa fundamenta-se em critérios de eficiência operacional, economicidade e flexibilidade logística. Em comparação com motores internos de centro ou de rabeta, os motores de popa oferecem um conjunto de vantagens que se mostram particularmente relevantes para a realidade das operações portuárias e costeiras da Polícia Federal, especialmente do NEPOM/DREX/SR/PF/ES.

5.9.4.2. Do ponto de vista econômico, destacam-se os menores custos de manutenção. O acesso facilitado ao conjunto mecânico reduz o tempo e a complexidade das intervenções, permitindo que manutenções preventivas e corretivas sejam executadas com maior agilidade e menor custo de mão de obra especializada, inclusive na oficina mecânica localizada na sede do NEPOM/DREX/SR/PF/ES. A ampla disponibilidade de peças de reposição no mercado nacional também contribui para a redução de custos e evita longos períodos de inatividade das embarcações.

5.9.4.3. A facilidade de substituição constitui outro ponto decisivo: em caso de falha grave, o motor de popa pode ser rapidamente removido e substituído por outro, restabelecendo a operacionalidade da embarcação em prazo significativamente menor que o observado em sistemas de propulsão interna. Essa característica aumenta a disponibilidade operacional da frota, aspecto crucial em operações de pronta resposta. O NEPOM/DREX/SR/PF/ES possui maquinário necessário para essa substituição em sua oficina mecânica própria.

5.9.4.4. No aspecto tático-operacional, os motores de popa proporcionam melhor manobrabilidade em ambientes restritos, como canais portuários, píeres e enseadas, permitindo giros mais curtos, acelerações rápidas e melhor controle em velocidades reduzidas. Essas características conferem maior segurança às operações de abordagem, perseguição ou vigilância em áreas de tráfego intenso, diversas embarcações são abordadas diariamente pelas equipes policiais do NEPOM/DREX/SR/PF/ES.

5.9.4.5. Além disso, os motores de popa permitem operações em áreas de baixa profundidade, uma vez que podem ser erguidos (tilt) para evitar danos à hélice e ao sistema de propulsão. Essa capacidade é particularmente útil em áreas costeiras rasas, próximas a bancos de areia, manguezais ou regiões de atracação improvisada. Uma das atribuições do NEPOM/DREX/SR/PF/ES é o apoio a outras instituições de fiscalização ambiental que atuam exatamente em áreas protegidas localizadas no manguezal da região metropolitana de Vitória/ES.

5.9.4.6. Por fim, a configuração modular de múltiplos motores de popa, comumente adotada em embarcações de patrulha, amplia a redundância do sistema de propulsão. Em caso de pane em um dos motores, a embarcação pode manter navegabilidade com os demais, reduzindo riscos e aumentando a confiabilidade das missões.

5.9.5. Quantidade de Motores de Popa

5.9.5.1. A definição da quantidade de motores de popa para cada modelo de embarcação leva em conta o perfil operacional, a necessidade de velocidade, a autonomia e a redundância em situações críticas.

5.9.5.2. Para as embarcações do tipo LPI, foi adotada a configuração com parêlha de motores de popa. Essa escolha proporciona um equilíbrio ideal entre potência, velocidade e manobrabilidade, fatores essenciais em ações de interceptação, acompanhamento de embarcações suspeitas e manobras em áreas portuárias de maior restrição de espaço. A equipe policial do NEPOM/DREX/SR/PF/ES constantemente é acionada pelos setores de segurança patrimonial dos terminais portuários em virtude do acesso de embarcações não autorizadas na área de segurança, fato que requer uma resposta rápida para a interceptação de embarcações suspeitas.

5.9.5.3. A utilização de dois motores assegura redundância mínima, permitindo que a embarcação mantenha sua capacidade de navegação em caso de falha em um dos propulsores, inclusive por disparos de arma de fogo contra a embarcação policial. Além disso, o consumo de combustível se mantém otimizado, assegurando desempenho satisfatório sem comprometer a autonomia em missões de curta e média duração.

5.9.5.4. Nas embarcações de maior porte, designadas como LPC, destinadas ao patrulhamento costeiro e às atividades em áreas mais afastadas, como a área de fundeio de grandes navios e zonas de mar aberto, optou-se pela configuração com três motores de popa. É atribuição do NEPOM/DREX/SR/PF/ES o patrulhamento sistemático destas áreas de fundeio distantes da costa capixaba.

5.9.5.5. Essa escolha garante maior potência instalada, necessária para enfrentar condições de mar mais severas e para manter velocidades de cruzeiro elevadas em longas distâncias, especialmente em deslocamentos entre a região metropolitana de Vitória/ES e os portos localizados no sul e norte do Estado. Além disso, a presença de três motores amplia significativamente a redundância operacional, assegurando que, mesmo em caso de falha em um dos propulsores, a embarcação continue navegando com eficiência. Durante navegações costeiras entre os portos do sul e do norte do estado do Espírito Santo não existem estruturas feitas pelo homem que permitam paradas adicionais entre a origem e destino do percurso.

5.9.5.6. Outro ponto relevante é o ganho em segurança da tripulação e da missão: a possibilidade de redistribuir a carga entre os motores ativos reduz o esforço individual de cada propulsor, prolongando sua vida útil e reduzindo o risco de panes simultâneas. A configuração tripla também proporciona melhor capacidade de resposta em situações de emergência, quando é necessário atingir rapidamente a área de interesse ou retornar com segurança à base. Rotineiramente o NEPOM/DREX/SR/PF/ES é acionado pelo controle de tráfego do porto de Vitória, VTS VITÓRIA-VPORTS, para a averiguação de embarcações suspeitas próximas aos navios de longo curso ancorados na área de fundeio.

5.9.5.7. Dessa forma, a escolha por dois motores para as LPI e três motores para as LPC traduz-se em uma solução balanceada, que atende às demandas especificado NEPOM/DREX/SR/PF/ES e de cada tipo de operação, combinando velocidade, confiabilidade e segurança operacional.

5.9.6. Câmera Termal

5.9.6.1. A adoção da câmera termal constitui medida estratégica para incremento da segurança da navegação e da eficácia operacional. O equipamento possibilita a detecção de obstáculos, embarcações não iluminadas e até pessoas em situação de risco na água, em condições de baixa visibilidade ou ausência de iluminação natural.

5.9.6.2. Essa tecnologia reduz significativamente a probabilidade de acidentes e amplia a capacidade de vigilância noturna, fortalecendo as ações de combate a ilícitos e de proteção da navegação em áreas portuárias e costeiras, uma vez que o NEPOM/DREX/SR/PF/ES rotineiramente executa missões de patrulhamento noturno e este equipamento é fundamental para a segurança da equipe policial e de navegadores em embarcações de pequeno porte no entorno, além de facilitar a detecção de criminosos à longas distâncias.

5.9.6.3. Este equipamento associado ao uso do radar permite que as embarcações do NEPOM/DREX/SR/PF/ES, em suas missões noturnas, consigam detectar embarcações suspeitas muito antes de serem detectadas pelos criminosos, isto gera uma vantagem estratégica para a equipe policial.

5.10. A escolha pelas características mencionadas – motores de popa, casco rígido, número de motores dimensionado conforme a missão, câmara termal e casco em fibra de vidro com infusão a vácuo – fundamenta-se em critérios de eficiência, durabilidade, segurança e economicidade. As embarcações assim configuradas atendem de forma plena às necessidades operacionais da Polícia Federal, contribuindo para a intensificação do patrulhamento e para a preservação da integridade de agentes e usuários da navegação.

6. Descrição da solução como um todo

6.1. Trata-se de aquisição de Lancha de Patrulha Costeira (LPC) e Lancha de Patrulha e Interceptação (LPI), para atender demanda do Núcleo de Polícia Marítima da Superintendência Regional de Polícia Federal no Espírito Santo - NEPOM/DREX/SR/PF/ES.

6.2. As Lanchas de Patrulha Costeira (LPC) e de Patrulha e Interceptação (LPI) deverão ser novas, de primeiro uso, com ano de fabricação correspondente ao da data de entrega e em modelos reconhecidamente já produzidos, que estejam em operação, semelhantes em características de materiais, dimensões e desempenho daqueles fabricados no Brasil.

6.3. As Lanchas LPC e LPI deverão ser fabricadas em conformidade com melhor prática da construção naval, devendo ser empregada mão de obra qualificada em todos os processos de fabricação. Elas deverão ser fornecidas completas e providas com todos os sistemas, subsistemas, equipamentos, componentes, acessórios, instrumentos e documentação técnica do fabricante das marcas e modelos utilizados, de acordo com as especificações técnicas, bem como necessários ao seu perfeito funcionamento e em atendimento às normas da Autoridade Marítima.

6.4. Somente serão aceitas embarcações robustas, resistentes a condições adversas de mar e clima, que desenvolvam velocidade compatível com a agilidade necessária ao escopo das missões e que possua autonomia para as distâncias envolvidas. As Lanchas devem proporcionar conforto, proteção e suporte logístico para a tripulação em missões de longa duração. Não pode ser excessivamente pesada e deve ser adequada para acessar as marinas e entrepostos de pesca da região.

6.5. Essas embarcações devem possuir sistema de contenção de impacto (verdugo) extremamente eficiente e leve, que permita aproximar e, até mesmo, atracar em costados de navios, cais e embarcações de serviços sem causar danos a sua estrutura. Esse sistema possibilitará que o embarque, desembarque e as operações de mergulho sejam realizados de forma segura. Também devem ser equipadas com câmeras termais, fundamentais para a navegação noturna, pois detectam objetos e obstáculos ocultos no escuro, aumentando a segurança, evitando colisões e facilitando a orientação no mar.

6.6. A LPI deve ser acompanhada de carreta de transporte rodoviário, enquanto que a LPC de carreta de rodoencalhe, sendo que o fornecedor da carreta deve ser o mesmo da respectiva embarcação, de forma a evitar conflito de responsabilidade em caso de dano no casco durante o transporte ou guarda. Essas carretas desempenham papel essencial na movimentação em segurança das embarcações fora d'água. Isso porque nem todas as vias navegáveis são comunicáveis, e mesmo que fossem, o deslocamento em grandes distâncias é mais econômico pela via terrestre. Ademais, em determinados locais não existe "vaga molhada" disponível em marinas, sendo necessário a colocação da embarcação em "vaga seca", o que demanda a sua retirada da água e sua permanência fora dela.

6.7. Não será aceita proposta com a oferta de modelo de embarcação do tipo protótipo, usada, reconcondicionada, ainda que atenda as demais especificações desta contratação. Também não serão aceitos equipamentos, instrumentos, materiais, acessórios e quaisquer componentes falsificados ou de segunda linha.

6.7.1. Para fins desta contratação, entende-se como protótipo o modelo de embarcação ofertado na proposta cujo casco e convés, tamanho e motorização, ainda que atendam as especificações técnicas, nunca foram produzidos efetivamente, ou, mesmo que produzidos, nunca foram vendidos/comercializados.

6.7.2. Não será aceito protótipo por entender que é o modelo inicial do produto, utilizado para testar ideias, funcionalidades e o design antes de seu desenvolvimento final. É uma versão muitas vezes não lançada, utilizada para avaliar a usabilidade, identificar problemas e realizar aprimoramento no design e/ou funcionalidade do produto. Pode ser desenvolvido como um modelo simples, formado apenas de esboços, frequentemente copiado ou imitado, estampados em sites, panfletos, catálogos e desenhados em programas de computação. Nesse sentido, o modelo de protótipo de embarcação é suscetível a potenciais problemas estruturais, de desempenho e de fiabilidade.

6.8. Todos os equipamentos, instrumentos, peças, acessórios e motores, inclusive os componentes hardware e software, deverão ser novos, de primeiro uso, não reconicionados, modelos de última geração, versões mais recentes ou atuais, de construção modular, de fácil acesso e remoção para manutenção. Eles deverão ser instalados em local adequado na embarcação, atendo a finalidade a qual se destina, permitindo seu pleno uso e funcionamento.

6.9. Não serão aceitas instalações inadequadas, obstrutivas, irregulares, mal feitas ou que prejudiquem, por qualquer motivo, o aproveitamento de qualquer dos demais equipamentos, acessórios e instrumentos.

6.10. A configuração da embarcação deve permitir a manutenção, substituição, reparo e o fácil acesso às suas partes, componentes, peças, equipamentos, instrumentos e acessórios, sem prejuízo para estrutura da embarcação. Todos os módulos de idêntica função deverão ser intercambiáveis, de fácil inserção e remoção.

6.11. Todos os materiais empregados na embarcação devem ser de excelente qualidade, destinados ao uso náutico, de tecnologia mais atual e avançada disponível no mercado especializado, robustos para operar em ambientes e condições adversas, resistentes às intempéries. Além disso, devem ter peça de reposição e mão de obra especializada em território nacional.

6.12. Durante a construção da embarcação, toda a alteração pretendida pela Contratada deverá ser proposta e autorizada formalmente pelo Contratante.

6.13. As embarcações devem ser entregues devidamente inscritas na Capitania dos Portos ou em órgão subordinado. Já as carretas de transporte rodoviário deverão ser entregues devidamente registradas e emplacadas no Departamento Estadual de Trânsito do Estado do Espírito Santo.

6.14. A média de utilização anual prevista para cada embarcação é de aproximadamente 200 (duzentas) horas.

6.15. A contratada deverá apresentar a lista dos representantes habilitados para realizar as manutenções preventivas e corretivas das embarcações, prioritariamente, no Estado do Espírito Santo, bem como fornecer os certificados, documentos, atestados e declarações de garantias em cumprimento às exigências desta contratação.

6.16. Deverá ser disponibilizada, impressa e/ou digital, a documentação técnica especializada, no idioma português, abrangendo todos os aspectos técnicos, funcionais e operacionais necessários à completa e correta operação e manutenção do objeto.

Garantia contratual

6.17. Serão previstos prazos de garantia contratual dos bens, complementares à garantia legal, levando em conta as práticas usuais do mercado em relação aos respectivos itens, a complexidade dos bens e os altos valores agregados. O objetivo é resguardar a Administração de eventuais problemas na estrutura, casco, motores, sistemas, subsistemas, equipamentos, instrumentos e acessórios, bem como mantê-los em condições adequadas.

Enquadramento do objeto

6.18. Os bens objeto desta contratação são caracterizados como **comuns**, de que trata a Lei nº 14.133/2021, pois possuem padrões de desempenho e qualidade, bem como características gerais e específicas, usualmente encontradas no mercado.

6.19. O objeto desta contratação não se enquadra como **bem de luxo**, conforme Decreto nº 10.818, de 27 de setembro de 2021.

6.20. O objeto desta contratação não se enquadra como **bens de TIC**, conforme Instrução Normativa SGD/ME nº 94, de 23 de dezembro de 2022.

Prazo de entrega e local

6.21. O prazo de entrega dos bens é de 270 (duzentos e setenta) dias, contados da assinatura do Termo de Contrato, prorrogável por 90 (noventa) dias, em remessa única.

6.22. Caso não seja possível a entrega na data assinalada, a empresa deverá comunicar as razões respectivas com pelo menos 15 (quinze) dias de antecedência para que qualquer pleito de prorrogação de prazo seja analisado, ressalvadas situações de caso fortuito e força maior.

6.23. Os bens deverão ser entregues no seguinte endereço: Iate Clube do Espírito Santo, localizado na Praça do Iate, 200 - Praia do Canto, Vitória - ES, 29055-730.

6.24. O horário de entrega é das 10h às 16h, em dias úteis, sendo obrigatório o agendamento prévio com, no mínimo, 72 (setenta e duas) horas de antecedência.

Duração inicial do contrato

6.25. O contrato terá **duração inicial de 12 (doze) meses**, na forma do art. 105, da Lei nº 14.133, de 2021, sendo suficiente para a entrega do objeto e adoção das providências previstas no contrato.

Atividade de Custeio

6.26. A referida contratação enquadra-se como **atividade de custeio**, de que dispõe o Decreto nº 10.193/2018, cuja competência para autorizar expressamente a celebração de novos contratos administrativos foi subdelegada ao Diretor de Logística da Polícia Federal, nos termos da Portaria DG/PF nº 11.479/2020, quando o valor for inferior a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) e superior 1.000.000,00 (um milhão de reais).

6.27. Nos termos do art. 2º, V, da Portaria ME nº 7.828/2022, consideram-se atividades de custeio, para fins do disposto no art. 3º do Decreto nº 10.193/2019, aquelas diretamente relacionadas às atividades comuns a todos órgãos e entidades que apoiam o desempenho de suas atividades institucionais, tais como a aquisição, manutenção e locação de veículos, máquinas e equipamentos.

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

7.1. A quantidade foi estimada com base na necessidade de renovação da flotilha do NEPOM/ES, devido ao longo interstício de aquisições de Lanchas. Também há necessidade de substituição da LPC "Urano" que foi baixada definitivamente após incendiar em janeiro de 2024 e da LPI, modelo Flexboat SR-760, que possui um horizonte operacional remanescente de apenas um ou dois anos, no máximo.

7.2. Justifica-se, ainda, a aquisição de duas unidades de cada modelo de embarcação - LPI e LPC - pelos critérios de disponibilidade operacional, complementariedade de capacidades e planejamento estratégico. Isso porque as embarcações possuem funções distintas, sendo a LPC destinada ao

patrulhamento costeiro, deslocamento entre portos do Espírito Santo e navegação em mar aberto, com destaque para a área de fundeio de navios de longo curso, enquanto que a LPI é voltada para o patrulhamento portuário, deslocamento curto e de alta velocidade, adequada para ações rápidas de interceptação e resposta imediata.

7.3. A aquisição de duas unidades de cada modelo é necessária porque se tratam de meios de trabalho ininterrupto, que devem estar disponíveis 24 horas por dia, 7 dias por semana, devido à característica de pronta resposta do NEPOM/DREX/SR/PF/ES em relação à segurança portuária.

7.4. Além do estudo regional para definição da quantidades estimadas de cada tipo de lancha, o procedimento aportou no órgão central para uma visão holística da necessidade de toda a Polícia Federal. O planejamento foi analisado pela Coordenação de Segurança Portuária - CONPORTOS/DPA/PF, assim como pela Diretoria de Polícia Administrativa - DPA/PF. Ao final, com base no despacho DPA/PF (142663460) e despacho SR/PF/ES (142855586), ficou definida a ampliação da quantidade de Lanchas do tipo LPI, com a inclusão de uma unidade, visando o atendimento da demanda da unidade de polícia marítima da SR/PF/PI, conforme urgência da medida e planejamento orçamentário.

7.5. Por esses motivos, a quantidade estimada para esta contratação é a seguinte:

Item	Descrição/Especificação	CATMAT	Unidade de medida	Quantidade SR/PF/ES	Quantidade SR/PF/PI	TOTAL
1	Lancha de Patrulha Costeira (LPC), acompanhada da carreta de rodoencalhe, conforme Especificações Técnicas.	616694	Unidade	2	0	2
2	Lancha de Patrulha e Interceptação (LPI), acompanhada de carreta de transporte rodoviário, conforme Especificações Técnicas	616695	Unidade	2	1	3

7.6. Ademais, tendo em vista a expectativa de ampliação do volume de trabalho do NEPOM/DREX/SR/PF/ES relacionado com a implantação de dois novos portos de grande porte no Espírito Santo e previsão de um terceiro, duplicando o número de berços de atracação de navios, e com a dragagem dessas regiões que aumentarão a profundidade e, conseqüentemente, a capacidade de carga nessas regiões, será prevista a possibilidade de **prorrogação da ata de registro de preços, com a renovação do quantitativo originalmente registrado**. Isso permitirá atender uma possível demanda futura da Superintendência Regional da Polícia Federal no Espírito Santo.

7.7. Também justifica a prorrogação da ata de registro de preços, com a renovação do quantitativo originalmente registrado, o fato de que existem demandas reprimidas em outras unidades de polícia marítima que poderão ser atendidas com a aquisição de uma LPI, conforme planejamento do órgão central.

8. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R\$): 13.292.206,73

8.1. A pesquisa de preços foi realizada observando os critérios e parâmetros contidos na IN SEGES/ME nº 65/2021, bem como as diretrizes contidas no Caderno de Logística da Pesquisa de Preços, tendo todo o processo de pesquisa consolidado no presente documento, conforme demonstra-se a seguir:

8.1.1. Parâmetros consultados na pesquisa de preços:

I - Sistemas Oficiais de Governo (art. 5º, I, da IN nº 65/2021):

- a) Compras.gov.br - consulta ao módulo integrado para "Pesquisa de Preços". Poucas licitações foram realizadas com o mesmo objeto no último ano. Também são poucos os códigos de CATMAT ativos no catálogo para "Lanchas", ao todo três (486705, 616694 e 616695). Consta registrado no relatório detalhado extraído do sistema de pesquisa de preços, apenas 12 (doze) aquisições utilizando o código 486705, 2 (duas) aquisições o código 616694 e 8 (oito) aquisições o código 616695. Foram conferidas as essas contratações realizadas pelos órgãos, mas nenhuma possui item compatível em especificações com o pretendido nesta contratação. Não sendo utilizado como parâmetro de preço para essa contratação.
- b) Bolsa Eletrônica de Compras do Estado de São Paulo - BEC/SP - na página de pesquisa avançada, foram aplicados os códigos para embarcação (6243070, 5781159, 6089950 e 4789334) disponíveis no catálogo do próprio sistema. Não foi localizada nenhuma oferta de compra utilizando esses códigos. A única aquisição de embarcação identificada nesse sistema foi realizada em 2023, cujas especificações são incompatíveis com o objeto desta contratação.

c) e-Licitações do Banco do Brasil - consultou-se as licitações realizadas na página de pesquisa, utilizando como parâmetro as expressões "EMBARCACAO" e "LANCHA". Foi identificado um resultado, contudo, verificando as especificações do item, elas não são compatíveis com o objeto licitado.

d) Licitação Caixa Econômica Federal - na página de busca de licitações, foi realizada pesquisa com base nos nomes de item "EMBARCACAO", "EMBARCACAO DE PESSOA", "LANCHA", "LANCHA A MOTOR", "LANCHA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS", contudo, nenhum tem registros de licitações. Também foi realizada consulta pelos objetos que continham os termos "EMBARCAÇÃO" e "LANCHA" e, também, não retornaram resultados válidos e/ou compatíveis.

II - Contratações Similares feitas pela Administração (art. 5º, II, da IN nº 65/2021):

a) Sistema Integrado de Gestão Administrativa do Espírito Santo - SIGA/ES - na página de pesquisa de pregões encerrados, a pesquisa pelos termos "EMBARCACAO" e "LANCHA", não retornaram resultados válidos;

b) Sistema Administrativo Digital do Espírito Santo - SIADES - na página de licitações disponíveis, não existem certames abertos com os termos "EMBARCACAO" e "LANCHA";

c) Portal de compras de Vitória/ES - na página de consulta de licitações, foi realizada pesquisa pelo objeto "EMBARCACAO" e "LANCHA", contudo, não foram encontrados registros válidos e/ou compatíveis;

d) Prefeitura de Vila Velha - na página de consulta de licitações, foi realizada pesquisa pelo objeto "EMBARCACAO" e "LANCHA", contudo, não foram encontrados registros;

e) Assembleia Legislativa do Espírito Santo - na página de consulta de licitações, foi realizada pesquisa pelo "EMBARCACAO" e "LANCHA", nos exercícios de 2024 e 2025, contudo, não foram encontrados registros;

III - Sítios Eletrônicos Especializados ou de domínio amplo (art. 5º, III, da IN nº 65/2021):

a) Em consulta a sítios eletrônicos oficiais das empresas especializadas FLORIDA MARINE, CARBRASMAR, MASTRO D'ASCIA, FISHING, SEDNA GROUP, SCHAEFER YACHTS, WELLCRAFT, TOP BOATS e VICTORY YACHTS, os seus modelos comercializados das lanchas não estão precificados no ambiente digital;

IV - Cotação Direta com Fornecedores (art. 5º, IV, da IN nº 65/2021):

a) Foram enviados, aos possíveis fornecedores identificados, pedidos de cotação nas datas de 29/05/2025, 18/06/2025, 01/07/2025, 02/07/2025 e 03/07/2025. Mesmo após as tentativas realizadas pela Administração para obter orçamento de possíveis fornecedores, apenas as empresas VICTORY YACHTS, CNPJ nº 04.735.869/0001-35, FLORIDA MARINE, CNPJ 03.178.348/0001-61 e SCHAEFER YACHTS, CNPJ 18.835.147/0001-67, apresentaram orçamento. Dos três orçamentos apresentados, o da FLORIDA MARINE não atende as especificações, razão pela qual não comporá a cesta de preços aceitáveis, visto ser um modelo menor de catálogo sem os equipamentos e acessórios exigidos nesta contratação.

b) Os comunicados foram enviados a 9 (nove) possíveis fornecedores, FLORIDA MARINE, CARBRASMAR, MASTRO D'ASCIA, FISHING, SEDNA GROUP, SCHAEFER YACHTS, WELLCRAFT, TOP BOATS e VICTORY YACHTS. A escolha desses fornecedores foi baseada nos modelos de embarcações que produzem e que atendem as especificações do objeto licitado. Importante destacar que foram enviados os comunicados a todos os fornecedores identificados que cumpriam essa necessidade da administração.

8.1.1.1. Não foram priorizados os parâmetros do artigo 5º, incisos I e II da IN Seges/ME nº 65/2021, porque não foram encontrados resultados suficientes, mesmo após pesquisa em 9 (nove) sistemas e sítios eletrônicos de órgãos e entidades da Administração Pública Federal, Estadual e Municipal.

8.1.1.2. Não foi possível a obtenção do mínimo de três preços para estimativa do preço da contratação, mesmo após a vasta pesquisa aos sistemas do governo federal, estadual e municipal, aos sítios eletrônicos especializados e a consulta direta aos fornecedores.

8.1.2. Série de Preços Coletados

8.1.2.1. A série de preços coletados para obtenção do valor estimado estão discriminados no Mapa Comparativo de Preços.

8.1.3. Metodologia para obtenção do preço estimado

8.1.3.1. A obtenção do preço estimado deu-se com base no menor dos valores obtidos na pesquisa de preços, em razão do mercado restrito de embarcações, nos quais há poucos fornecedores nesse ramo e a quantidade de preços coletados é pequena. Nesse sentido, estão os enunciados de jurisprudência dos Acórdãos 1850/2020 e 1639/2016, ambos do Plenário do TCU:

Acórdão 1850/2020-TCU-Plenário

Na elaboração de orçamento estimativo para equipamentos a serem fornecidos em mercado restrito, devem ser adotados os valores decorrentes das cotações mínimas. As médias ou medianas de cotações de preços devem ser empregadas apenas em condições de mercado competitivo.

Na elaboração de orçamento estimativo para equipamentos a serem fornecidos em mercado restrito, devem ser adotados os valores decorrentes das cotações mínimas. As médias ou medianas de cotações de preços devem ser empregadas apenas em condições de mercado competitivo.

8.1.3.2. Como se trata de aquisição de embarcações a serem fornecidas em mercado restrito, oligopolizado, deve ser adotada a cotação mínima e não a mediana ou a média porque, nesse tipo de mercado, dificilmente os menores valores decorrem de situações excepcionais, como promoções.

8.1.4. Memória de Cálculo e Conclusão

8.1.4.1. O preço estimado da contratação é de **R\$ 13.292.206,73 (treze milhões, duzentos e noventa e dois mil duzentos e seis reais e setenta e três centavos)**, conforme tabela abaixo:

Item	Descrição/Especificação	CATMAT	Unidade de medida	Quantidade	Valor Unitário	Valor Total
1	Lancha de Patrulha Costeira (LPC), acompanhada da carreta de rodoencalhe, conforme Especificações Técnicas.	616694	Unidade	2	R\$ 3.946.623,79	R\$ 7.893.247,58
2	Lancha de Patrulha e Interceptação (LPI), acompanhada de carreta de transporte rodoviário, conforme Especificações Técnicas	616695	Unidade	3	R\$ 1.799.653,05	R\$ 5.398.959,15
Total						R\$ 13.292.206,73

8.1.4.2. Após a realização de pesquisa de preços em conformidade com a IN Seges/ME nº 65/2021, certifica-se que o preço estimado para a presente contratação é compatível com os praticados no mercado.

Publicidade do Orçamento

8.2. Especificamente para esta contratação, com base na Nota Técnica AudTI/TCU 8/2023, a Administração não adotou o Orçamento Sigiloso. A opção pela divulgação do orçamento tem por finalidade garantir a observância do princípio da isonomia, da seleção da proposta mais vantajosa para a Administração, da transparência e da publicidade, por meio do conhecimento do preço de referência e dos critérios de aceitabilidade de preços por parte de todos os licitantes.

8.3. O argumento de que o conhecimento do preço estimado da administração pelos concorrentes, ocasionam oferta de preços com mínima margem de redução (efeito âncora) é frágil, pois em um cenário competitivo, a regulação do preço para o de mercado, ou até inferior a ele, é automática e está intrinsecamente ligada à possibilidade de o licitante sagrar-se vencedor do pregão, e em um cenário pouco ou nada competitivo, ainda que haja possibilidade de conluio ou combinação entre os particulares, o sigilo não estimulará a redução das propostas. Também é importante lembrar que o sigilo do orçamento não favorece a negociação, pois ela depende, exclusivamente, da razoabilidade do licitante, aliada à habilidade de negociação do pregoeiro.

8.4. Como foi prevista a qualificação econômico-financeira, com exigência de patrimônio líquido mínimo de 10% com base no valor total estimado da contratação, não faz sentido tornar sigiloso o orçamento nesse ponto.

8.5. A exigência de publicação do orçamento no edital poderá ser dispensada nas situações motivadas, para objetos complexos, com alto grau de incerteza em sua definição e /ou características muito peculiares de mercado que justifiquem a medida, considerando os riscos e os benefícios esperados para a Administração no caso concreto (item 9.2.2, do Acórdão 2.547/2015-TCU-Plenário). Ademais, o orçamento sigiloso é recomendado pelo TCU em obras mais complexas, com prazo exíguo para conclusão e em que parcela relevante dos serviços a serem executados não possua referência explícita no Sinapi/Sicro, em face da possibilidade de fracasso das licitações decorrente dessa imponderabilidade de aferição de preços materialmente relevantes do empreendimento (Acórdão 3011/2012 – Plenário).

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

Princípio do parcelamento

9.1. De acordo com o art. 40, V, b da Lei de Licitações e Contratos (Lei nº 14.133/2021), as compras atenderão ao **princípio do parcelamento**, quando for tecnicamente viável e economicamente vantajoso.

9.2. No caso em tela, o parcelamento do objeto em itens se mostra tecnicamente viável e não representa perda de economia de escala (Súmula 247 do TCU), bem como visa a ampliação da concorrência e economicidade do contrato.

Princípio da padronização

9.3. As licitações também atenderão ao **princípio da padronização**, conforme art. 47, I, da Lei nº 14.133/2021, considerada a compatibilidade de especificações estéticas, técnicas ou de desempenho. Em consulta ao Catálogo Eletrônico de Padronização ([https://www.gov.br/pncp/pt-br /catalogo-eletronico-de-padronizacao/catalogo-eletronico-de-padronizacao](https://www.gov.br/pncp/pt-br/catalogo-eletronico-de-padronizacao/catalogo-eletronico-de-padronizacao)), no dia 09/07/2025, identificou como itens padronizados apenas "Água mineral natural, sem gás" e "Café e açúcar", não sendo identificada a padronização para embarcações.

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

10.1. A demanda desta Superintendência Regional é a aquisição de Lanchas de Patrulha Costeira - LPC e de Patrulha e Interceptação - LPI para atender a demanda do NEPOM/DREX/SR/PF/ES.

10.2. Com relação às **contratações correlatas**, ou seja, com aquelas que guardam relação com o objeto principal, interligando-se a essa aquisição, mas que não precisam, necessariamente, ser adquiridas para a completa prestação do objeto principal, não foram identificados registros para a demanda atual.

10.3. Já com relação às **contratações interdependentes**, entendidas como aquelas que precisam ser contratadas juntamente com o objeto principal para sua completa prestação, a SR/PF/ES contratou os serviços de manutenção naval (Contrato nº 12/2021 - SEI nº 20020759) e serviços de administração e gerenciamento para fornecimento de combustíveis (Contrato nº 11/2023 - SEI nº 32741674), ambos atualmente vigentes.

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

11.1. A contratação está alinhada ao **Plano Estratégico da Polícia Federal 2024-2027**, indo ao encontro das diretrizes traçadas e contribuindo para que sejam atingidos os seguintes fatores críticos de sucesso:

11.1.1. Pessoal motivado: Dispor de efetivo motivado ao desempenho das atribuições e ao cumprimento da missão institucional;

11.1.2. Apoio logístico efetivo: Dispor de sistema de logística que permita manter todas as suas unidades em pleno funcionamento, sobretudo em situações adversas; e

11.1.3. Credibilidade mantida: Dispor de elevados índices de aceitação e credibilidade perante a sociedade brasileira e a comunidade internacional.

11.2. Os objetivos estratégicos da Polícia Federal relacionados a este plano são:

11.2.1. Fortalecer o enfrentamento à criminalidade.

11.2.2. Fomentar as ações em benefício da cidadania.

11.2.3. Conferir efetividade ao emprego dos recursos.

11.3. As estratégias são:

11.3.1. Potencializar as ações de prevenção e repressão à criminalidade com ajuda de novos meios tecnológicos.

11.3.2. Descapitalizar organizações criminosas e prender seus líderes.

11.3.3. Reforçar a atuação policial em áreas de fronteira.

11.3.4. Resguardar os direitos humanos.

11.4. O objeto da contratação está previsto no **Plano de Contratações Anual 2025** da Superintendência Regional de Polícia Federal no Espírito Santo, conforme detalhamento a seguir:

11.4.1. Id PCA no PNCP: 00394494000136-0-000006/2025

11.4.2. Data de publicação no PNCP: 25/04/2024

11.4.3. Id do item no PCA: 215 e 216;

11.4.4. Classe/Grupo: 1940 - EMBARCAÇÕES PEQUENAS;

11.4.5. Identificador da Futura Contratação: 200352-55/2025.

12. Benefícios a serem alcançados com a contratação

12.1. Como benefícios resultantes desta contratação, espera-se alcançar:

12.1.1. Renovação, modernização, padronização e recomposição da frota, como parte do processo de gestão do patrimônio e dos recursos materiais disponíveis;

12.1.2. Manutenção do padrão de qualidade e condições de atendimento das demandas da sociedade em matéria de segurança pública e enfrentamento à criminalidade, refletindo diretamente na melhoria da imagem da instituição;

12.1.3. Ampliação das ações de policiamento na área portuária, adjacências, instalações portuárias, mar territorial brasileiro e nas demais vias navegáveis, por meio do patrulhamento sistemático marítimo;

12.1.4. Prevenção e repressão de crimes de atribuição da Polícia Federal praticados na área portuária, adjacências, instalações portuárias, no mar territorial brasileiro e demais vias navegáveis, a bordo, contra ou em relação a embarcações atracadas no porto ou fundeadas nas adjacências ou no mar territorial brasileiro;

12.1.5. Precisão e maior segurança na atuação dos policiais em área portuária, marítima, costeira ou em águas abrigadas, sobretudo durante as operações de altíssimo risco das quais participam, visando resguardar a integridade física de todos os envolvidos;

12.1.6. Preservação da prontidão operacional para responder tempestivamente a situações de emergência, bem como para cumprimento das responsabilidades de manter a ordem e a segurança pública;

12.1.7. Disposição de embarcações em condições adequadas de funcionamento e confiabilidade para o cumprimento das atividades de polícia marítima.

12.1.8. Promoção de treinamentos regulares e capacitação contínua do efetivo da Polícia Federal.

13. Providências a serem Adotadas

13.1. Para essa contratação, a administração deverá adotar providências quanto à emissão do cartão de combustível que será utilizado pelas embarcações.

14. Possíveis Impactos Ambientais

14.1. Para esta contratação foram previstos critérios e práticas de sustentabilidade a fim de atender as demandas sem infringir a legislação ambiental aplicável.

14.2. Além disso, a aquisição de embarcações novas converge com os princípios fundamentais da sustentabilidade ambiental, ao promover a adoção de tecnologias mais eficientes e avançadas, reduzindo o consumo de combustível e, consequentemente, as emissões de gases de efeito estufa.

15. Declaração de Viabilidade

Esta equipe de planejamento declara **viável** esta contratação.

15.1. Justificativa da Viabilidade

O planejamento foi elaborado seguindo os requisitos técnicos necessários ao cumprimento das necessidades e ao objeto da contratação, bem como o devido atendimento às demandas de negócio formuladas. Além disso, os benefícios pretendidos são adequados; os custos previstos são compatíveis e caracterizam a economicidade; os riscos envolvidos são administráveis e a área requisitante priorizará o fornecimento de todos os elementos aqui relacionados necessários à consecução dos benefícios pretendidos.

16. Responsáveis

Todas as assinaturas eletrônicas seguem o horário oficial de Brasília e fundamentam-se no §3º do Art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

CARLOS MAGNO ALVES GIRELLI

Integrante Requisitante



Assinou eletronicamente em 08/10/2025 às 11:07:34.

ROGERIO DA SILVA LAGES

Integrante Técnico



Assinou eletronicamente em 08/10/2025 às 11:09:39.

THUANE BROEDEL ANDRADE

Integrante Administrativo



Assinou eletronicamente em 07/10/2025 às 22:56:08.

MARCO AURELIO DE MACEDO COELHO

Autoridade competente



Assinou eletronicamente em 07/10/2025 às 22:48:40.