

7º ATALHAO DE ENGENHARIA DE CONSTRUÇÃO

Estudo Técnico Preliminar 101/2026**1. Informações Básicas**

Número do processo: 64045.003255/2026-38

2. Descrição da necessidade

2.1. O presente estudo tem por objetivo identificar a solução mais adequada para atender às demandas de transporte aéreo individual de passageiros e de cargas destinadas às atividades desenvolvidas pelo 7º Batalhão de Engenharia de Construção (7º BEC), em apoio à execução da obra de readequação e ampliação do Aeródromo de Santa Rosa do Purus/AC.

2.2. O município de Santa Rosa do Purus/AC possui acesso predominantemente por via aérea, o que torna esse modal essencial para o deslocamento de militares e o transporte de materiais necessários à continuidade da obra.

2.3. Embora o 7º BEC possua contrato vigente para fretamento integral de aeronave, essa modalidade não atende de forma eficiente às demandas pontuais de transporte individual de passageiros e de pequenas cargas, evidenciando a necessidade de contratação específica para esse tipo de serviço, de modo a assegurar maior flexibilidade logística e o apoio contínuo às atividades da Organização Militar.

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
4ª Seção do 7º Batalhão de Engenharia de Construção	Cap Anderson de Assis Onerlas

4. Descrição dos Requisitos da Contratação**4.1. Natureza do objeto**

4.1.1. A presente contratação tem por objeto a prestação de serviço comum de transporte aéreo não regular (táxi aéreo), por possuir padrões de desempenho e qualidade objetivamente definidos por especificações usuais de mercado, nos termos do inciso XIII do art. 6º da Lei nº 14.133/2021.

4.1.2. O serviço caracteriza-se como de natureza continuada, sem dedicação exclusiva de mão de obra, nos termos do inciso XV do art. 6º da Lei nº 14.133/2021, tendo em vista a necessidade permanente de apoio logístico às atividades desenvolvidas pelo 7º Batalhão de Engenharia de Construção (7º BEC) durante a execução da obra de readequação e ampliação do Aeródromo de Santa Rosa do Purus/AC.

4.1.3. O objeto compreende 2 itens para fins de mensuração e faturamento, reunidos em Grupo Único e sujeitos à adjudicação conjunta, sendo o Item 1 destinado à prestação de serviços de transporte aéreo individual de passageiros entre os municípios de Rio Branco/AC e Santa Rosa do Purus/AC, e o Item 2 destinado à prestação de serviços de transporte aéreo de cargas entre os mesmos municípios.

4.2. Requisitos técnicos e operacionais

4.2.1. A contratada deverá ser empresa especializada na prestação de serviços de táxi aéreo, devidamente certificada e autorizada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), possuindo Certificado de Operador Aéreo (COA) válido e demais autorizações exigidas para a execução do objeto.

4.2.2. A aeronave empregada na prestação dos serviços deverá possuir Certificado de Aeronavegabilidade válido, estar regularmente registrada nos órgãos competentes e apresentar desempenho operacional compatível com as características da rota Rio Branco/AC - Santa Rosa do Purus/AC e do Aeródromo de Santa Rosa do Purus/AC, admitindo-se aeronaves do modelo Cessna 208 Caravan ou de especificação similar, equivalente ou superior, nos termos do art. 41, inciso I, da Lei nº 14.133/2021, desde que comprovadamente aptas à operação nas condições da contratação.

4.2.3. A contratada deverá manter vigentes os seguros aeronáuticos obrigatórios previstos na legislação aplicável, abrangendo, no mínimo, passageiros, tripulação, terceiros e cargas transportadas durante toda a execução contratual.

4.2.4. A contratada deverá assegurar que as aeronaves empregadas sejam operadas por tripulação legalmente habilitada, observando integralmente a legislação aplicável à aviação civil, as normas expedidas pela ANAC, pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) e pelos demais órgãos competentes.

4.2.5. A prestação dos serviços ocorrerá por meio da disponibilização de assentos individuais em voos agendados ou operações sistemáticas operadas pela contratada na rota Rio Branco/AC - Santa Rosa do Purus/AC, com observância ao marco regulatório da ANAC para a comercialização de passagens ao público, cabendo à Administração solicitar a emissão dos bilhetes de transporte de passageiros e de cargas de acordo com sua necessidade, observadas as condições previstas no Termo de Referência.

4.2.6. Os serviços destinam-se ao transporte de militares, servidores civis e demais pessoas autorizadas pela Administração, bem como ao transporte de materiais, equipamentos, ferramentas, peças, suprimentos e demais cargas de interesse do 7º BEC.

4.2.7. A solução contratada deverá contemplar todos os custos necessários à execução dos serviços, incluindo combustível, lubrificantes, tarifas aeroportuárias, taxas, seguros obrigatórios, tributos, encargos trabalhistas, previdenciários, alimentação, hospedagem da tripulação e demais despesas indispensáveis ao cumprimento do objeto, vedada a cobrança de valores adicionais durante a execução contratual.

4.2.8. O fluxo de acionamento, agendamento, alteração e cancelamento dos serviços dar-se-á por meio de canais formais eletrônicos estabelecidos no Termo de Referência.

4.2.9. As solicitações de passagens individuais poderão ser canceladas ou remarçadas pela Administração mediante solicitação formal com antecedência mínima de 24 horas da hora prevista para a decolagem.

4.2.9.1. Em casos excepcionais de cancelamento de missão por ordem superior, motivo de saúde do passageiro ou força maior, o cancelamento poderá ocorrer em prazo inferior a 24h, sem ônus, mediante comprovação documental a ser apresentada em até 5 dias úteis.

4.2.10. Para fins de faturamento e mensuração do transporte de cargas (Item 2), adotar-se-á o critério do peso taxável, definido como o maior valor entre o peso bruto real da carga e o seu peso cubado, em estrita observância aos padrões usuais do mercado aeronáutico e às normas da IATA (International Air Transport Association).

4.2.10.1. O cálculo do peso cubado obedecerá à fórmula matemática padrão internacional: $[\text{Comprimento (cm)} \times \text{Largura (cm)} \times \text{Altura (cm)}] / 6.000$.

4.2.11. A contratada deverá assegurar à Administração a prioridade na alocação de espaço nos porões de carga para materiais críticos e peças de manutenção do 7º BEC, obrigando-se a reportar sempre que solicitada, a capacidade volumétrica e de peso disponível nas frequências programadas, mitigando o risco de retenção logística de suprimentos essenciais à execução das obras.

4.3 Padrões mínimos de qualidade

4.3.1. Para garantir a adequada execução dos serviços, deverão ser observados, no mínimo, os seguintes requisitos:

4.3.1.1. Utilização de aeronaves em plenas condições de aeronavegabilidade;

4.3.1.2. Manutenção realizada conforme programa aprovado pela autoridade aeronáutica competente;

4.3.1.3. Emprego de tripulação devidamente habilitada e com certificados válidos;

4.3.1.4. Cumprimento das normas de segurança operacional aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros e cargas;

4.3.1.5. Atendimento às condições operacionais exigidas para a rota contratada.

4.4. Sustentabilidade

4.4.1. Nos termos da Lei nº 14.133/2021 e do Guia Nacional de Contratações Sustentáveis, a futura contratação deverá observar, sempre que aplicável, práticas voltadas à sustentabilidade, pormenorizadas no item 14 deste Estudo Técnico Preliminar.

4.5. Catálogo eletrônico de padronização

4.5.1. Não se aplica a utilização do Catálogo Eletrônico de Padronização, tendo em vista que não existe item padronizado que contemple a prestação de serviços de transporte aéreo não regular (táxi aéreo) para transporte individual de passageiros e cargas nas condições operacionais exigidas pela presente contratação.

4.5.2. Os requisitos específicos de execução, níveis mínimos de serviço, critérios de medição e pagamento, prazos de atendimento, forma de remuneração, obrigações da contratada e demais condições necessárias à execução do objeto serão detalhados no Termo de Referência.

5. Levantamento de Mercado

5.1. Nos termos do art. 18, § 1º, inciso V, da Lei nº 14.133/2021, c/c o art. 7º, inciso V, da IN SEGES nº 58/2022, realizou-se o levantamento de mercado com o propósito de identificar as soluções possíveis e disponíveis para o atendimento da necessidade da Administração, considerando os aspectos de viabilidade técnica, operacional e econômica.

5.2. Foram mapeadas e analisadas 3 (três) alternativas de soluções capazes de realizar o transporte logístico de passageiros e cargas para a localidade de Santa Rosa do Purus/AC, conforme detalhado a seguir:

Solução 1: Fretamento integral de aeronave dedicada (Fretamento por Hora de Voo).

5.2.1. Esta solução consiste na contratação de horas de voo exclusivas de aeronaves de táxi aéreo (fretamento total do vetor), onde a Administração remunera a capacidade total da aeronave por trecho ou hora voada, independentemente do número de assentos ocupados ou do volume de carga embarcado. Apresenta como vantagem a flexibilidade total de horários para a Administração e o controle absoluto sobre a capacidade de carga e passageiros da aeronave contratada. Contudo, possui como desvantagem o elevado custo fixo por trecho operado, o que gera ociosidade e desperdício de recursos públicos (anteeconomicidade) quando as demandas forem pontuais ou envolverem apenas um passageiro ou pequenas frações de carga, além do alto custo de oportunidade devido à necessidade de pagamento do trecho de retorno mesmo sem demanda ativa. Em termos de análise econômica relativa, esta alternativa apresenta o maior custo por passageiro/quilo transportado em demandas fracionadas, mostrando-se ineficiente para o escopo específico deste planejamento.

Solução 2: Utilização de meios próprios da Administração Pública (Apoio Logístico de Aeronaves Militares ou Frota Orgânica).

5.2.3. Esta solução baseia-se no emprego de vetores aéreos orgânicos do Comando do Exército ou suporte logístico via missões da Força Aérea Brasileira (FAB). Apresenta como vantagem o custo direto de contratação externa nulo para o 7º BEC e o controle operacional militar direto da missão. Como desvantagens, constata-se a indisponibilidade de aeronaves dedicadas de forma permanente para atender a demandas cotidianas e assistenciais de obras públicas, o alto custo operacional institucional de movimentação de vetores militares de grande porte para transporte individualizado e o conflito com as missões constitucionais e estratégicas prioritárias das Forças Armadas. Sob o aspecto técnico de recursos humanos, verifica-se a total inviabilidade decorrente da ausência de profissionais qualificados no quadro de pessoal do 7º BEC para a execução direta da atividade, visto que a Organização Militar não dispõe de pilotos de linha aérea, copilotos ou mecânicos de manutenção aeronáutica regulamentados pela ANAC, de modo que a assunção

direta da atividade finalística de transporte ensejaria a necessidade de contratação de pessoal especializado ou mobilização de militares de outras unidades, afrontando os princípios da eficiência e da razoabilidade administrativa. Em análise econômica relativa, resta demonstrada a inviabilidade operacional crônica devido à ausência de regularidade e à indisponibilidade de meios aéreos militares regionais para pronto atendimento de transporte fragmentado de rotina.

Solução 3: Aquisição de assentos individuais e tarifas de carga fracionada em voos sistemáticos/não regulares (Solução Pretendida).

5.2.2. Esta solução compreende a contratação de serviços de táxi aéreo que operam de forma sistemática ou comercializam assentos e espaços de carga de forma fracionada na rota pretendida, respaldados pelo marco regulatório da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), de modo que a Administração remunera estritamente o quantitativo de assentos utilizados e o peso taxável efetivo das cargas despachadas. Apresenta como vantagem a máxima eficiência fiscal e aderência ao princípio da economicidade, visto que elimina o custo com ociosidade de assentos e espaços vazios, garantindo flexibilidade logística para demandas pontuais de pessoal e materiais sem onerar o erário com o fretamento de um vetor completo. Identifica-se como desvantagem a dependência direta da disponibilidade de assentos e espaços nos voos programados e comercializados pela empresa parceira operadora. Na análise econômica relativa, esta alternativa apresenta-se como a de menor custo global e maior vantajosidade direta para o perfil de demanda fracionada e pontual identificada pela área requisitante.

5.4. Diante do levantamento efetuado, constata-se que a Solução 3 (Aquisição de assentos individuais e tarifas de carga fracionada) é a única que reúne a compatibilidade técnica necessária para suprir os deslocamentos de pessoal e pequenas cargas com estrita observância ao princípio da economicidade, mitigando os riscos de despesa ociosa decorrente do pagamento de aeronaves completas subutilizadas e contornando a barreira operacional de ausência de tripulação e profissionais de aviação próprios no órgão, restando plenamente justificada a sua escolha técnica e econômica para subsidiar o presente certame.

6. Descrição da solução como um todo

6.1. A solução consiste na contratação de empresa especializada na prestação de serviço comum de transporte aéreo não regular (táxi aéreo), de natureza continuada, sob o modelo de aquisição de assentos individuais e tarifas de carga fracionada, para operar especificamente na rota entre os municípios de Rio Branco/AC e Santa Rosa do Purus/AC, visando ao atendimento logístico das demandas do 7º Batalhão de Engenharia de Construção (7º BEC) no apoio às obras de readequação e ampliação do Aeródromo de Santa Rosa do Purus/AC.

6.2. A operacionalização do objeto dar-se-á de forma fragmentada e sob demanda, mediante o acionamento eletrônico da contratada para a emissão de bilhetes de passagens e ordens de despacho de carga, eliminando-se a

necessidade de pagamento por disponibilidade total de vetores aéreos ou horas de voo ociosas, nos termos do princípio da economicidade previsto no art. 5º da Lei nº 14.133/2021.

6.3. Sob a perspectiva logística e de mitigação de riscos, a solução engloba a outorga de prioridade ao 7º BEC para alocação de espaço nos porões de carga e nos assentos das frequências programadas pela empresa adjudicatária, o que neutraliza o risco de desabastecimento de peças críticas e paralisação do canteiro de obras em Santa Rosa do Purus/AC.

6.4. A mensuração dos serviços executados dar-se-á em estrita observância aos critérios preestabelecidos no Termo de Referência, utilizando-se como base para o Item 1 o número efetivo de passagens emitidas e voadas, e para o Item 2 o peso taxável aferido (maior valor entre o peso bruto real e o peso cubado), calculado em conformidade com as regras e padrões internacionais da International Air Transport Association (IATA).

6.5. No que concerne à modelagem logística do Item 1 (Transporte aéreo individual de passageiros), a solução estabelece que cada bilhete de passagem avulsa emitido para a Administração deverá contemplar, sem custo adicional, franquias total mínima de 15 kg (quinze quilogramas) por passageiro, compreendendo bagagem despachada e bagagem de mão, observadas as limitações operacionais da aeronave e as normas de segurança aplicáveis.

6.5.1. O passageiro terá direito ao despacho de até 1 (uma) peça de bagagem, observado o limite da franquias total mínima de 15 kg (quinze quilogramas).

6.5.2. O passageiro poderá transportar até 1 (uma) peça de bagagem de mão, com peso de até 8 kg (oito quilogramas), desde que compatível com as limitações operacionais da aeronave e com os procedimentos de segurança adotados pela contratada, sendo seu peso computado na franquias total mínima de 15 kg (quinze quilogramas).

6.6. O tratamento e a remuneração do eventual excesso de bagagem verificado no momento do embarque dos passageiros obedecerão à seguinte metodologia técnica e orçamentária:

6.6.1. Mecanismo de Faturamento do Excesso: Fica vedado o pagamento direto em pecúnia por parte do passageiro à empresa operadora no balcão de embarque. Todo e qualquer quilograma que exceder a franquias estabelecida no item 6.5 será processado e faturado diretamente contra a Administração Pública.

6.6.2. Critério de Valoração: Para fins de economicidade e simplificação procedimental, o peso da bagagem excedente aferido no Item 1 (Passageiros) será precificado e liquidado utilizando-se a mesma tarifa unitária adjudicada para o Item 2 (Transporte aéreo de cargas fracionadas).

6.6.3. Memória de Cálculo do Excesso: O valor a ser pago a título de excesso de bagagem corresponderá ao resultado da aplicação da fórmula:

Valor do Excesso = [Peso Total Medido (kg) - Franquias Permitida (kg)] x Preço Unitário do kg do Item 2

6.6.4. O controle de pesagem e a respectiva emissão do comprovante de excesso de bagagem deverão ser formalizados pela contratada no ato do check-in, compondo obrigatoriamente a documentação de suporte da fatura mensal para fins de liquidação da despesa.

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

7.1. Metodologia de Dimensionamento e Rastreabilidade

7.1.1. Para a consolidação do quantitativo estimado e garantia do alinhamento com a real demanda da Organização Militar, a Administração levou em consideração o Plano de Trabalho (PTRAB) nº 27.044.20.24.09.12.04 e a análise crítica da execução dos anos de 2025 e 2026 junto à atual prestadora do serviço.

7.1.2. Verifica-se que o histórico de empenho e consumo pretérito não reflete a integralidade da real necessidade pública da Organização Militar, constatando-se um cenário de demanda reprimida. Os quantitativos anteriormente contratados mostraram-se insuficientes frente ao fluxo real de pessoal e insumos, gerando gargalos logísticos que impactaram o ritmo de execução das obras.

7.1.3. Desse modo, com o objetivo de conferir previsibilidade, racionalidade e suficiência ao planejamento orçamentário, a modelagem metodológica adota o horizonte temporal de 24 (vinte e quatro) meses, correspondente ao prazo estimado para o término das obras no canteiro de trabalho isolado. Essa projeção assegura o suporte logístico contínuo à frota e às frentes de engenharia do 7º Batalhão de Engenharia de Construção (7º BEC) até a conclusão dos serviços.

7.2. Memória de Cálculo do Item 1: Transporte Aéreo Individual de Passageiros (Trecho Rio Branco/AC – Santa Rosa do Purus/AC)

7.2.1. O dimensionamento fundamenta-se no cronograma físico-financeiro da obra, no cálculo da demanda reprimida identificada em períodos anteriores e na necessidade real de substituição de pessoal, vistorias técnicas, fiscalizações e afastamentos regulamentares do efetivo destacado no canteiro de trabalho isolado.

7.2.2. Considera-se o horizonte de execução de 24 (vinte e quatro) meses alinhado ao encerramento da obra, resultando na seguinte memória de cálculo:

- Média mensal de passagens necessárias: aproximadamente 7,33 passagens/mês.
- Período de projeção contratual (24 meses): Média mensal real × 24 meses.
- Memória matemática: 7,33 passagens/mês × 24 meses = 176 passagens.

7.3. Memória de Cálculo do Item 2: Transporte Aéreo de Cargas Fracionadas (Quilograma Taxável na rota Rio Branco/AC – Santa Rosa do Purus/AC)

7.3.1. O dimensionamento baseia-se na necessidade real e integral de movimentação fragmentada de insumos críticos de engenharia, ferramentas de precisão, amostras de solo, peças de reposição de maquinário pesado e materiais de apoio logístico, considerando o fluxo continuado necessário para manter o ritmo operacional até a conclusão das frentes de trabalho.

7.3.2. Adota-se a projeção técnica ajustada ao cronograma físico-financeiro para o período de 24 (vinte e quatro) meses:

- Média mensal de peso necessário: 370,25 kg/mês.
- Período de projeção contratual (24 meses): Média mensal em kg × 24 meses.
- Memória matemática: 370,25 kg/mês × 24 meses = 8.886 kg.

7.4. Consolidação dos Quantitativos Estimados

7.4.1. Com esteio no art. 18, § 1º, inciso IV, da Lei nº 14.133/2021 e no art. 7º, inciso IV, da IN SEGES nº 58/2022, fixam-se os quantitativos máximos para a contratação conforme a tabela estruturada abaixo:

Item	Descrição do Objeto	Unidade de Medida	Quantitativo Total Estimado
1	Prestação de serviço comum de transporte aéreo não regular (táxi aéreo) de passageiros, por meio de assentos individuais, com bagagem de 15kg, no trecho Rio Branco/AC – Santa Rosa do Purus/AC.	Passagem (Unidade)	176
2	Prestação de serviço comum de transporte aéreo não regular (táxi aéreo) de cargas fracionadas, mediante aplicação de peso taxável, no trecho Rio Branco/AC – Santa Rosa do Purus/AC.	Quilograma (KG)	8.886

8. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R\$): 447.890,05

8.1 A estimativa de preços da contratação foi elaborada de acordo com a Instrução Normativa nº 65 - SEGES/ME, de 7 de julho de 2021.

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

9.1 A Equipe de Planejamento avaliou a possibilidade de parcelamento da contratação entre os serviços de transporte aéreo de passageiros e transporte aéreo de cargas fracionadas, concluindo pela manutenção dos itens em Grupo Único.

9.2 Embora as parcelas possuam unidades próprias de medição e faturamento, ambas integram uma mesma solução logística de transporte aéreo na rota Rio Branco/AC – Santa Rosa do Purus/AC, destinando-se ao atendimento continuado das necessidades de movimentação de pessoal, bagagens, materiais, peças, equipamentos e insumos necessários às atividades institucionais do 7º Batalhão de Engenharia de Construção.

9.3 A execução ocorre mediante utilização das frequências e da capacidade operacional disponível na rota, abrangendo, em um mesmo fluxo logístico, a disponibilidade de assentos e de capacidade de carga, bem como procedimentos comuns de reserva, despacho, pesagem, balanceamento, remanejamento, acompanhamento de voo e prestação de contas.

9.4 Há, ainda, interdependência operacional entre os itens, uma vez que o excesso de bagagem referente aos passageiros é processado e faturado segundo o valor unitário do item de transporte de cargas, além de passageiros e materiais estarem submetidos às mesmas condições meteorológicas, aeroportuárias, de frequência e de segurança operacional.

9.5 O parcelamento demandaria a celebração e gestão de contratos distintos para atendimento da mesma rota e da mesma cadeia logística, aumentando as interfaces administrativas e operacionais da Administração, com duplicação de procedimentos de gestão, fiscalização, comunicação, responsabilização e tratamento de intercorrências.

9.6 Nos termos do art. 47, inciso II e § 1º, da Lei nº 14.133/2021, a adoção do parcelamento pressupõe viabilidade técnica e vantagem econômica, devendo ser considerados a responsabilidade técnica, os custos decorrentes da gestão de múltiplos contratos e a ampliação da competição.

9.7 No caso concreto, após ponderação desses fatores, conclui-se que a contratação conjunta proporciona maior racionalidade operacional e administrativa, assegura unidade de responsabilidade perante o Contratante e permite utilização coordenada da capacidade de transporte disponibilizada na rota, sem remuneração por disponibilidade de aeronave ou por horas de voo ociosas, uma vez que o pagamento ocorrerá exclusivamente pelos assentos efetivamente utilizados e pelos quilogramas efetivamente transportados.

9.8 Reconhece-se que o parcelamento poderia ampliar o universo de fornecedores aptos a executar isoladamente determinadas parcelas. Todavia, tal benefício potencial foi ponderado frente à necessidade de integração operacional e ao custo administrativo decorrente da multiplicidade de

contratos, concluindo-se que, para esta contratação específica, a manutenção dos itens em Grupo Único mostra-se tecnicamente adequada e administrativamente mais eficiente.

9.9 A decisão não decorre de mera conveniência abstrata, mas das características concretas da operação, devendo a futura contratada possuir capacidade para executar integralmente a solução logística objeto do certame.

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

10.1 Esta equipe de planejamento informa que para o atendimento da presente necessidade, não há dependência de outras contratações vigentes ou futuras, tampouco a vinculação com processos correlatos que impactem o planejamento deste certame.

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

11.1. Demonstração da previsão da contratação no Plano de Contratações Anual (PCA)

11.1.1. Em estrita observância ao disposto no art. 18, § 1º, inciso II, da Lei nº 14.133/2021, c/c o art. 7º, inciso II, da IN SEGES nº 58 /2022, informa-se que a presente contratação encontra-se formalmente amparada pelo Documento de Formalização da Demanda (DFD) nº 162/2026, emitido no corrente exercício.

11.1.2. Verifica-se que, devido à necessidade superveniente de readequação do modelo logístico para o atendimento dos trechos fracionados de passageiros e cargas na rota Rio Branco/AC – Santa Rosa do Purus/AC, a referida DFD foi materializada de forma extemporânea ao período ordinário de consolidação do Plano de Contratações Anual (PCA) de 2026.

11.1.3. O nexos de causalidade e a regularidade do planejamento restam formalmente preservados, visto que a autoridade competente promoverá a devida inclusão por alteração do PCA de 2026 no sistema federal, utilizando como suporte técnico a DFD supracitada, de modo a assegurar a perfeita governança e o alinhamento com o plano de contratações previamente à publicação do edital do certame.

11.2. Alinhamento com o Planejamento Estratégico e Setorial

11.2.1. Conforme estabelecido no macroplanejamento do Exército Brasileiro e nas diretrizes setoriais do Departamento de Engenharia e Construção (DEC), a execução das obras de engenharia militar deve pautar-se pelos princípios da eficiência operacional e da estrita continuidade das metas cronológicas físicas das obras e serviços de cooperação.

11.2.2. Constata-se que a consecução da obra de readequação e ampliação do Aeródromo de Santa Rosa do Purus/AC representa meta estratégica prioritária de integração regional e suporte logístico na região amazônica. Portanto, a modelagem de aquisição fracionada de assentos e cargas – conforme justificado no item 5.4 deste instrumento – vincula-se diretamente aos objetivos de otimização de recursos do Erário, de modo a garantir a manutenção do fluxo de pessoal técnico, insumos de controle e vistorias críticas de fiscalização sem a incidência de custos de ociosidade operacional.

11.3. Compatibilidade Orçamentária e Programática

11.3.1. A contratação guarda estrita consonância com as metas programáticas delineadas para o Órgão, estando tecnicamente amparada pelas diretrizes e recursos vinculados ao Plano de Trabalho (PTRAB) nº 27.044.20.24.09.12.04.

11.3.2. Entende-se, por conseguinte, que a emissão da DFD confere a necessária rastreabilidade institucional à demanda, restando comprovado que o objeto pretendido constitui elemento logístico indispensável para o cumprimento das metas físicas, orçamentárias e estratégicas atribuídas ao 7º Batalhão de Engenharia de Construção (7º BEC).

12. Benefícios a serem alcançados com a contratação

12.1. Assegurar a continuidade das obras de readequação e ampliação do Aeródromo de Santa Rosa do Purus/AC, garantindo o transporte regular de militares, servidores civis, materiais de construção, equipamentos, máquinas, ferramentas e demais insumos indispensáveis à execução dos serviços.

12.2. Contribuir para o cumprimento da missão institucional do 7º BEC, viabilizando o apoio logístico necessário à execução das obras públicas sob responsabilidade da Organização Militar, evitando descontinuidade das atividades e promovendo maior eficiência na aplicação dos recursos públicos.

12.3. Promover a otimização dos recursos públicos com a eliminação de despesas decorrentes de ociosidade de vetores aéreos, mediante a modelagem de remuneração estrita por demanda fracionada real de assentos e peso taxável de carga.

13. Providências a serem Adotadas

13.1. Visando à correta e tempestiva execução do futuro contrato de prestação de serviço comum de transporte aéreo não regular (táxi aéreo) de passageiros e cargas fracionadas, a Administração deverá adotar, no mínimo, as seguintes ações e providências:

13.1.1. Determinar que a seção demandante designe um militar ou servidor técnico com conhecimento logístico e operacional para prestar apoio à Seção

de Aquisições, Licitações e Contratos (SALC) durante as fases de julgamento de propostas e habilitação. Este apoio técnico será responsável por aferir, junto aos sistemas e cadastros oficiais da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a validade e a regularidade do Certificado de Operador Aéreo (COA) das licitantes, bem como a conformidade das especificações operacionais das aeronaves indicadas em relação ao Aeródromo de Santa Rosa do Purus/AC, em estrita observância ao art. 18, § 1º, inciso III da Lei nº 14.133/2021.

13.1.2. Providenciar, imediatamente após a homologação do certame licitatório e de forma prévia à assinatura do instrumento contratual, a designação formal dos fiscais técnico e administrativo do contrato (titulares e suplentes), detalhando suas atribuições e responsabilidades em conformidade com o art. 7º, § 1º, e art. 117 da Lei nº 14.133/2021, em consonância com o Decreto nº 11.246/2022. Recomenda-se promover o nivelamento técnico dos agentes públicos designados acerca das normas operacionais vigentes da ANAC e da metodologia internacional de mensuração de cargas da *International Air Transport Association* (IATA), garantindo a correta aplicação dos parâmetros de peso taxável e cubagem definidos nos subitens 4.2.10 e 4.2.10.1 deste estudo.

13.1.3. Estabelecer canal formal e padronizado de comunicação eletrônica com a futura contratada, regulamentando os fluxos internos para as ordens de emissão de passagens e de despacho de insumos fracionados, de modo a garantir o estrito controle sobre o prazo limite de 24 horas de antecedência exigido para cancelamentos ou remarcações sem ônus para o erário, mitigando o risco de prejuízos financeiros por não comparecimento.

13.1.4. Instituir rotina de controle orçamentário específico e conciliação contábil mensal pela fiscalização administrativa para monitorar e liquidar as despesas decorrentes do mecanismo de valoração do excesso de bagagem parametrizado no item 6.7 deste instrumento, vinculando obrigatoriamente os comprovantes de pesagem emitidos no *check-in* às faturas do Item 1 (Passagens), utilizando-se a tarifa adjudicada para o Item 2 (Cargas) para fins de precificação, de forma a salvaguardar a rastreabilidade e a legalidade dos atos de liquidação da despesa pública.

14. Possíveis Impactos Ambientais

14.1. A contratação para a prestação de serviço de transporte aéreo não regular (táxi aéreo) apresenta potenciais impactos ambientais inerentes à natureza da atividade aeronáutica, tais como a emissão de gases de efeito estufa e poluentes atmosféricos decorrentes da queima de combustível pelas aeronaves na rota Rio Branco/AC – Santa Rosa do Purus/AC, o risco de poluição sonora nos aeródromos e no entorno das comunidades isoladas, além do potencial de contaminação do solo e de corpos hídricos por resíduos perigosos gerados nas atividades de manutenção dos vetores aéreos.

14.2. Como medidas mitigadoras para assegurar a sustentabilidade e a responsabilidade ambiental da contratação, deverão ser adotadas as seguintes diretrizes:

14.2.1. A Administração adotou como estratégia de modelagem a contratação por assento individual e tarifa de carga fracionada, o que otimiza de forma direta o fator de ocupação das aeronaves na rota. Essa providência impede o fretamento de vetores ociosos ou subutilizados,

minimizando a pegada de carbono e a emissão de dióxido de carbono (CO²) por passageiro e por quilograma de carga transportada.

14.2.2. A contratada deverá comprovar que as aeronaves empregadas no objeto mantêm os Certificados de Aeronavegabilidade e os programas de manutenção preventiva válidos e homologados junto à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Essa medida garante a máxima eficiência na queima de combustível de aviação e assegura o cumprimento dos padrões de emissão e dos limites de ruído aeronáutico estabelecidos pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

14.2.3. A contratada deverá executar os serviços de manutenção, lubrificação e reparo das aeronaves exclusivamente em oficinas homologadas pela ANAC e devidamente licenciadas pelos órgãos ambientais competentes. Caberá à prestadora assegurar a destinação final ambientalmente adequada de todos os resíduos perigosos de Classe I gerados nessas atividades (tais como óleos lubrificantes usados, filtros contaminados, baterias e fluidos hidráulicos), observando os preceitos da Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei nº 12.305/2010).

14.3. A estipulação dessas obrigações e cuidados garantirá que os impactos ambientais decorrentes do suporte logístico ao 7º Batalhão de Engenharia de Construção (7º BEC) sejam controlados e minimizados, alinhando a contratação aos princípios do desenvolvimento nacional sustentável e da responsabilidade socioambiental previstos no art. 5º da Lei nº 14.133/2021 e nas diretrizes do Guia Nacional de Contratações Sustentáveis.

15. Declaração de Viabilidade

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

15.1. Justificativa da Viabilidade

15.1.1 Diante dos elementos técnicos, econômicos, ambientais e logísticos levantados e analisados ao longo deste Estudo Técnico Preliminar, esta equipe de planejamento declara a integral viabilidade da contratação para a prestação de serviço comum de transporte aéreo não regular (táxi aéreo) de passageiros e cargas fracionadas.

15.1.2. A viabilidade técnica e operacional restou demonstrada pela perfeita adequação entre o objeto pretendido (aquisição de assentos individuais e tarifas de carga por peso taxável) e as necessidades de tráfego e de suprimento do 7º Batalhão de Engenharia de Construção, garantindo o fluxo permanente de pessoal e materiais essenciais à execução da obra de readequação e ampliação do Aeródromo de Santa Rosa do Purus/AC. Sob o aspecto logístico, a centralização da rota Rio Branco/AC – Santa Rosa do Purus/AC em lote único por tipo de serviço mostrou-se a estratégia mais segura e eficiente para mitigar os riscos de incompatibilidade de horários e assegurar o cumprimento da prioridade de alocação de cargas críticas.

15.1.3. A viabilidade econômica e orçamentária encontra-se respaldada na compatibilidade do valor estimado de R\$ 447.890,05 com os parâmetros preliminares de mercado e, sobretudo, na modelagem por demanda fracionada real, a qual extingue custos com ociosidade de vetores aéreos subutilizados

e corrige o déficit de demanda reprimida verificado nos anos de 2025 e 2026. Evidencia-se, portanto, o estrito alinhamento da demanda com os princípios da economicidade, da eficiência administrativa, do desenvolvimento nacional sustentável e do interesse público, mostrando-se o presente estudo plenamente apto a subsidiar a elaboração do Termo de Referência, nos termos do art. 18, § 1º, inciso XIII, da Lei nº 14.133/2021.

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](#).

ANDERSON DE ASSIS ORNELAS

Membro da comissão de contratação



Assinou eletronicamente em 24/08/2026 às 18:24:04.

JHONE DA SILVA COSTA

Membro da comissão de contratação



Assinou eletronicamente em 26/08/2026 às 15:35:29.

ISMAEL DA SILVA BEZERRA

Membro da comissão de contratação



Assinou eletronicamente em 24/08/2026 às 18:17:41.