

SECRETARIA NACIONAL DE SEGURANCA PUBLICA

Estudo Técnico Preliminar 17/2026**1. Informações Básicas**

Número do processo: 08106.016010/2025-57

2. Descrição da necessidade

2.1. A presente necessidade decorre da demanda institucional de fortalecimento da capacidade operacional da Diretoria da Força Nacional de Segurança Pública (DFNSP), especialmente no âmbito da atuação da Companhia de Operações Ambientais (COA /DFNSP) e de sua Coordenação de Aviação (CAV/DFNSP), para execução das ações previstas no Plano Amazônia: Segurança e Soberania (Plano AMAS).

2.2. A Amazônia Legal apresenta características geográficas e operacionais singulares, com extensa área territorial, elevada densidade florestal, baixa infraestrutura logística terrestre e significativa dispersão populacional. Tais fatores impõem severas restrições à mobilidade das equipes de segurança pública, dificultando o acesso tempestivo a áreas remotas e de difícil alcance, onde há elevada incidência de ilícitos ambientais e crimes conexos.

2.3. Além das limitações logísticas, a região abriga um cenário de elevada complexidade criminal, caracterizado pela atuação de organizações criminosas que exploram atividades como desmatamento ilegal, garimpo clandestino, tráfico de entorpecentes, contrabando e outros ilícitos transfronteiriços. Esse contexto exige atuação estatal contínua, coordenada e com elevada capacidade de resposta, sob pena de comprometimento da efetividade das ações de controle e repressão.

2.4. Nesse sentido, verifica-se a existência de uma lacuna relevante na capacidade de mobilidade e de pronta resposta da DFNSP e dos entes federados que atuam na região, especialmente no que se refere ao deslocamento de equipes, ao monitoramento de áreas extensas e ao apoio a operações em locais de difícil acesso. Tal lacuna impacta diretamente o tempo de resposta às ocorrências, a área de cobertura operacional e a efetividade das ações de fiscalização, prevenção e repressão.

2.5. Adicionalmente, a necessidade abrange o suporte a múltiplos perfis operacionais, incluindo:

- transporte de efetivos e equipamentos;
- realização de patrulhamento e monitoramento em áreas remotas;
- apoio a ações integradas com órgãos ambientais e de segurança pública;
- atuação em situações emergenciais e de defesa civil;
- suporte a atividades de inteligência e investigação.

2.6. A insuficiência ou inadequação dos meios atualmente disponíveis compromete a capacidade de atuação da Força Nacional, reduzindo a presença estatal em áreas críticas e limitando o alcance das ações previstas no Plano AMAS, especialmente no Eixo “Aparelhamento e Modernização”, que prevê o fortalecimento das capacidades operacionais das forças de segurança pública na região.

Atuação da Força Nacional de Segurança Pública na Proteção do Meio Ambiente

2.7. A atuação da Diretoria da Força Nacional de Segurança Pública na proteção do meio ambiente constitui componente estratégico das políticas públicas de segurança na Amazônia Legal, especialmente no enfrentamento aos crimes ambientais e às infrações conexas.

2.8. Nos termos do Decreto nº 7.957/2013, a Força Nacional, por meio da Companhia de Operações Ambientais (COA-FN), exerce papel relevante no apoio às ações de proteção ambiental, atuando de forma integrada com órgãos federais, estaduais e demais instituições competentes.

2.9. Essa atuação compreende, entre outras atribuições:

- apoio às ações de fiscalização ambiental;
- prevenção e repressão a crimes e infrações ambientais;
- suporte a investigações conduzidas pela polícia judiciária;
- atuação em situações de emergência ambiental e defesa civil;
- apoio técnico e operacional em levantamentos e diagnósticos ambientais.

2.10. No contexto da Amazônia Legal, tais atribuições demandam elevada capacidade de mobilidade, flexibilidade operacional e alcance territorial, tendo em vista que grande parte das ocorrências se dá em áreas remotas, de difícil acesso e com limitada presença do Estado.

2.11. A limitação de acesso a essas áreas compromete não apenas a repressão aos ilícitos, mas também a capacidade de prevenção, fiscalização contínua e resposta a emergências ambientais, impactando diretamente os resultados das políticas públicas voltadas à redução do desmatamento e à proteção dos recursos naturais.

Resultados Esperados com o Atendimento da Necessidade

2.12. O atendimento da presente necessidade deverá proporcionar:

- ampliação da capacidade de mobilidade operacional da DFNSP;
- redução do tempo de resposta em ocorrências em áreas remotas;
- aumento da área de cobertura das ações de fiscalização e repressão;
- fortalecimento da atuação integrada entre os entes federativos;
- incremento da presença estatal em regiões de maior vulnerabilidade;
- aumento da efetividade no enfrentamento aos crimes ambientais e conexos.

Síntese da Necessidade e Considerações Finais

2.13. Diante do exposto, evidencia-se a necessidade de disponibilização de meios aéreos adequados que permitam superar as limitações logísticas e operacionais atualmente existentes, assegurando à Força Nacional de Segurança Pública e aos entes federados condições de atuar de forma eficiente, tempestiva e integrada na Amazônia Legal.

2.14. A utilização de aeronaves mostra-se elemento essencial para viabilizar a pronta resposta a eventos críticos, o deslocamento de efetivos e o apoio a operações em áreas remotas e de difícil acesso, contribuindo diretamente para o aumento da presença estatal e para a ampliação da capacidade de fiscalização, prevenção e repressão a ilícitos.

2.15. Nesse contexto, a disponibilização de meios aéreos configura fator determinante para o fortalecimento das ações de combate à criminalidade, especialmente no enfrentamento a crimes ambientais, organizações criminosas e demais ilícitos que impactam a segurança pública e a proteção do meio ambiente na região.

2.16. Ademais, a presente necessidade está diretamente alinhada aos objetivos estratégicos do Plano Amazônia: Segurança e Soberania (Plano AMAS), constituindo instrumento relevante para o cumprimento das metas institucionais de redução do desmatamento, da violência e de outras práticas ilícitas, bem como para a garantia da integridade da população e do patrimônio público.

- 2.17. Por fim, ressalta-se que a definição da solução mais adequada para o atendimento dessa necessidade será objeto de análise nas etapas subsequentes deste Estudo Técnico Preliminar, especialmente no levantamento de mercado e na avaliação das alternativas disponíveis, em observância aos princípios da eficiência, economicidade e interesse público, conforme preconiza a Lei nº 14.133/2021.
- 2.18. A presente contratação insere-se no contexto de implementação do Plano Amazônia: Segurança e Soberania (Plano AMAS), cuja execução conta com recursos provenientes de financiamento estruturado junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, voltado ao fortalecimento das capacidades operacionais das forças de segurança pública na Amazônia Legal.
- 2.19. O modelo de execução do referido Plano está estruturado em fases, com horizonte estimado de 24 (vinte e quatro) meses, prevendo a implantação progressiva e escalonada de meios operacionais, dentre os quais se destaca a ampliação da capacidade aérea da Diretoria da Força Nacional de Segurança Pública.
- 2.20. Nesse contexto, a necessidade ora apresentada não se limita à disponibilização imediata de meios aéreos, mas abrange a estruturação de uma solução contratual apta a suportar a expansão gradual da frota, iniciando-se com a implantação de até 5 (cinco) aeronaves, com posterior ampliação progressiva, podendo atingir até 10 (dez) aeronaves ao final do período de execução do programa.
- 2.21. Tal abordagem escalonada justifica-se tanto pela dinâmica de implementação do Plano AMAS quanto pela necessidade de adequada absorção operacional, logística e administrativa dos meios aéreos, garantindo que a expansão da capacidade ocorra de forma planejada, eficiente e sustentável.
- 2.22. Ademais, o modelo gradual permite maior racionalidade na alocação dos recursos públicos, alinhando a execução contratual à efetiva disponibilização orçamentária e financeira decorrente do financiamento, bem como possibilitando ajustes operacionais ao longo da execução, conforme a evolução das demandas e dos cenários de atuação.
- 2.23. A solução a ser contratada deverá, portanto, contemplar não apenas a disponibilização inicial dos meios aéreos, mas também a capacidade de escalonamento operacional, assegurando que a ampliação da frota ocorra sem prejuízo da continuidade dos serviços já implantados, mantendo-se os padrões de segurança de voo, desempenho e conformidade regulatória.
- 2.24. A implementação progressiva da capacidade aérea representa, ainda, estratégia de mitigação de riscos operacionais e contratuais, na medida em que permite o acompanhamento contínuo da execução, a avaliação de desempenho da contratada e o aprimoramento dos processos de gestão e fiscalização, contribuindo para maior eficiência e governança da contratação.
- 2.25. Dessa forma, a presente necessidade deve ser compreendida não apenas como uma contratação isolada, mas como parte integrante de um programa estruturante de fortalecimento institucional, cuja efetividade depende da adequada modelagem da solução contratual, da previsibilidade de expansão dos meios e da aderência às diretrizes estratégicas do Plano AMAS.

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Diretoria da Força Nacional de Segurança Pública	Fernando Alencar Medeiros

4. Descrição dos Requisitos da Contratação

4.1. Requisitos Gerais dos Meios Aéreos

- 4.1.1. Os meios aéreos a serem disponibilizados deverão consistir em aeronaves de asa rotativa, categoria helicóptero, com características técnicas e operacionais compatíveis com o emprego em missões de segurança pública, operações ambientais e apoio logístico em regiões de difícil acesso, notadamente na Amazônia Legal.
- 4.1.2. As aeronaves deverão possuir certificação válida de aeronavegabilidade, estar devidamente registradas perante a autoridade aeronáutica competente e atender integralmente à regulamentação vigente, em especial ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC aplicável às operações de aviação pública.

4.1.3. Os meios deverão ser aptos a operar em condições operacionais típicas da região amazônica, incluindo:

- pistas não preparadas ou de infraestrutura limitada;
- ambientes com elevada temperatura e umidade;
- operações em áreas remotas, com baixa disponibilidade de suporte logístico.

4.1.4. A solução deverá assegurar disponibilidade mínima mensal de horas de voo por aeronave, compatível com a demanda operacional, **mínima em até 45 (quarenta e cinco) horas de voo mensais por aeronave**, podendo ser ajustada conforme necessidade da Administração.

4.2. Características Técnicas – Aeronaves Classe Intermediária (Referência B2 ou Superior)

4.2.1. Para atendimento às demandas dos entes federados, deverão ser disponibilizadas aeronaves com desempenho equivalente ou superior ao modelo de referência do tipo monoturbina classe B2 ou superior, observados os seguintes requisitos mínimos:

- **Potência mínima:** 732 SHP (ou equivalente);
- **Capacidade mínima:** 06 ocupantes;
- **Velocidade de cruzeiro mínima:** 200 km/h;
- **Autonomia mínima:** 600 km;
- **Configuração:** multimissão.

4.2.2. As aeronaves deverão possuir, no mínimo, os seguintes equipamentos:

- sistema corta-cabos;
- portas deslizantes (ambos os lados);
- gancho de carga;
- sistema para helibalde;
- cesto de resgate;
- comandos duplos;
- sistema de monitoramento de voo;
- sistema de rastreamento satelital.

4.2.3. A solução poderá contemplar, conforme modelagem contratual:

- fornecimento de aeronave com ou sem tripulação;
- ou solução integrada com fornecimento de aeronave, tripulação e suporte logístico.

4.3. Requisitos Operacionais e Logísticos

4.3.1. A contratada será responsável, conforme o modelo adotado:

- pela manutenção preventiva e corretiva;
- pela logística de abastecimento;
- pelo suporte técnico operacional necessário à continuidade das operações.

4.3.2. A solução deverá garantir elevados níveis de disponibilidade operacional, compatíveis com a criticidade das missões de segurança pública.

4.3.3. As aeronaves deverão ser configuradas para operações multimissão, incluindo:

- transporte de efetivo;
- apoio a operações ambientais;
- resgate e salvamento;
- combate a incêndios florestais;
- apoio a ações de inteligência e vigilância.

4.4. Bases Operacionais e Distribuição Geográfica

4.4.1. Considerando as diretrizes do Plano Amazônia: Segurança e Soberania (Plano AMAS), as aeronaves deverão ser distribuídas estrategicamente na Amazônia Legal, com previsão inicial de bases operacionais nas capitais dos estados.

4.4.2. A distribuição inicial contempla:

- Coordenação de Aviação da DFNSP – local a definir;
- Boa Vista/RR;
- Macapá/AP;
- Manaus/AM;
- Belém/PA;
- São Luís/MA;
- Rio Branco/AC;
- Porto Velho, RO;
- Cuiabá/MT;
- Palmas, TO.

4.4.3. A Administração poderá, a qualquer tempo, redefinir a localização das bases operacionais, em função de necessidades estratégicas e operacionais, devendo a contratada possuir flexibilidade logística para atendimento.

4.5. Prazos e Disponibilização

4.5.1. O prazo para disponibilização inicial dos meios aéreos será de até **60 (sessenta) dias, contados da emissão da ordem de serviço/fornecimento**, admitida prorrogação mediante justificativa técnica devidamente aceita pela Administração.

4.5.2. A contratada deverá assegurar a continuidade da prestação dos serviços, evitando descontinuidade operacional.

4.6. Tripulação e Operação

4.6.1. A definição quanto à responsabilidade pela tripulação (pilotos e equipe técnica) será estabelecida na modelagem da contratação, podendo contemplar:

- operação pela Administração;
- operação pela contratada;
- ou modelo híbrido.

4.6.2. Nos casos em que houver fornecimento de tripulação pela contratada, deverá ser garantido que os profissionais:

- possuam habilitações válidas emitidas pela autoridade aeronáutica;
- tenham experiência compatível com operações de Serviço Aéreo Especializado;
- estejam com Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido.

4.6.3. Considerando as limitações atuais de disponibilidade de pilotos em determinados entes federados, a solução deverá prever mecanismos que assegurem a continuidade operacional, inclusive mediante fornecimento de tripulação pela contratada, quando necessário.

4.7. Identidade Visual e Sistemas de Controle

4.7.1. As aeronaves deverão ser padronizadas visualmente conforme diretrizes institucionais da Força Nacional, observadas as limitações contratuais e operacionais.

4.7.2. Deverão possuir sistemas que permitam:

- rastreamento em tempo real;
- monitoramento da operação;
- geração de dados para fiscalização contratual

4.8. Implantação Gradual da Solução e Vinculação ao Plano Amas

4.8.1. A presente contratação integra o escopo do Plano Amazônia: Segurança e Soberania (Plano AMAS), sendo viabilizada com recursos provenientes de financiamento estruturado junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, cuja execução está planejada em fases ao longo de um período estimado de 24 (vinte e quatro) meses.

4.8.2. Nesse contexto, a solução deverá ser estruturada de modo a suportar implantação progressiva, escalonada e aderente à disponibilidade orçamentária e financeira, bem como à maturidade operacional da Diretoria da Força Nacional de Segurança Pública (DFNSP), observando-se a seguinte diretriz:

- fase inicial com a disponibilização de até 5 (cinco) aeronaves;
- expansão gradual da capacidade operacional, conforme evolução do programa;
- possibilidade de alcance de até 10 (dez) aeronaves ao final do período de implementação.

4.8.3. A modelagem da contratação deverá contemplar, de forma expressa, os seguintes requisitos estruturantes:

a) Escalonamento contratual por etapas

- A execução deverá ser organizada em etapas sucessivas de implantação, condicionadas a atos formais da Administração, tais como ordens de serviço, autorizações específicas ou instrumentos equivalentes, permitindo o acionamento progressivo da solução conforme a necessidade operacional e a disponibilidade de recursos.

b) Vinculação à disponibilidade orçamentária e financeira

- A expansão da frota deverá observar, obrigatoriamente, a liberação dos recursos vinculados ao financiamento, vedada qualquer obrigação de contratação automática de quantitativos máximos, preservando-se o equilíbrio fiscal e a aderência ao planejamento orçamentário.

c) Flexibilidade quantitativa da solução

- O modelo contratual deverá permitir a variação quantitativa da frota, tanto para ampliação quanto para eventual readequação, sem prejuízo da continuidade dos serviços já implantados, assegurando eficiência e adaptabilidade às demandas operacionais.

d) Capacidade de mobilização progressiva da contratada

- A contratada deverá demonstrar capacidade técnico-operacional para mobilizar, de forma gradual, os meios necessários à expansão da frota, incluindo aeronaves, tripulações, manutenção e logística associada, sem degradação dos níveis de serviço.

e) Padronização e interoperabilidade operacional

- A ampliação da solução deverá ocorrer com observância de critérios de padronização, garantindo interoperabilidade entre as aeronaves, uniformidade de procedimentos operacionais, compatibilidade logística e racionalização da manutenção.

f) Garantia de desempenho e continuidade operacional

- Cada etapa de expansão deverá manter os níveis de desempenho, disponibilidade e segurança de voo exigidos, sendo vedada a ampliação da frota em detrimento da qualidade dos serviços já prestados.

g) Governança e rastreabilidade da execução

- A execução contratual deverá assegurar mecanismos de controle, monitoramento e rastreabilidade, permitindo à Administração acompanhar a evolução da implantação, a aplicação dos recursos e o desempenho operacional da solução.

h) Alinhamento com os objetivos estratégicos do Plano AMAS

- A implantação gradual deverá estar permanentemente alinhada aos objetivos estratégicos do programa, especialmente no que se refere ao fortalecimento da presença estatal, à ampliação da capacidade de resposta e ao combate a ilícitos na Amazônia Legal.

i) Mitigação de riscos operacionais e contratuais

- O escalonamento da solução constitui medida de mitigação de riscos, permitindo avaliação contínua da execução, correção de eventuais desvios e aprimoramento dos processos de gestão contratual, reduzindo a probabilidade de falhas sistêmicas.

j) Possibilidade de revisão do planejamento de implantação

- A Administração poderá, de forma motivada, ajustar o cronograma e o ritmo de expansão da frota, em função de fatores supervenientes, tais como alterações no cenário operacional, restrições orçamentárias ou avaliação de desempenho da execução contratual.

4.8.4. Dessa forma, a solução a ser contratada deverá transcender a simples disponibilização de meios aéreos, configurando-se como instrumento estruturante e dinâmico, apto a acompanhar a evolução do Plano AMAS, garantindo eficiência na aplicação dos recursos públicos, segurança operacional e efetividade das políticas públicas de segurança e proteção ambiental na Amazônia Legal.

4.9. Catálogo Eletrônico de Padronização

4.9.1. A solução pretendida não possui item correspondente publicado no Catálogo Eletrônico de Padronização.

4.10. Da Natureza da Necessidade

4.10.1. A necessidade administrativa ora analisada possui caráter **continuado**, uma vez que decorre de demanda permanente da Administração Pública relacionada à manutenção da capacidade operacional da Força Nacional de Segurança Pública e dos entes federados na Amazônia Legal.

4.10.2. As atividades a serem desempenhadas, tais como apoio a operações de segurança pública, fiscalização ambiental, resposta a eventos críticos e atuação em áreas remotas, não possuem caráter eventual ou transitório, mas sim natureza recorrente e indispensável ao cumprimento das atribuições institucionais.

4.10.3. Nesse contexto, a descontinuidade da disponibilização dos meios necessários comprometeria diretamente a efetividade das ações estatais, a segurança das operações e a capacidade de resposta do poder público.

4.10.4. Ressalta-se que a definição da solução mais adequada para o atendimento dessa necessidade, seja por meio de aquisição, locação ou contratação de serviço, será objeto de análise nas etapas subsequentes deste Estudo Técnico Preliminar, não afastando, contudo, o caráter continuado da necessidade administrativa subjacente.

4.11. Sustentabilidade

4.11.1. Considerando as diretrizes do Guia Nacional de Contratações Sustentáveis e a natureza específica do objeto, aquisição de aeronave ou prestação de serviços aéreos com emprego de aeronaves na Amazônia Legal, verificou-se que a inserção de critérios de sustentabilidade deve ocorrer de forma **pontual, motivada e diretamente relacionada à execução contratual**, não sendo cabível a adoção de exigências genéricas ou desvinculadas do objeto.

4.11.2. Nesse contexto, a sustentabilidade será tratada prioritariamente **como obrigação contratual da futura contratada**, nos termos das orientações da Advocacia-Geral da União, especialmente no que se refere às condições de execução dos serviços.

4.11.3. Assim, deverão ser observados, quando aplicáveis, os seguintes requisitos:

- a) **Gestão ambiental de resíduos aeronáuticos:** a contratada deverá assegurar a adequada destinação ambientalmente correta de resíduos gerados nas atividades de manutenção, tais como óleos lubrificantes, fluidos, filtros, peças e demais insumos, em conformidade com a legislação ambiental vigente;
- b) **Conformidade com normas ambientais aplicáveis:** a execução contratual deverá observar as normas legais e regulamentares relativas ao armazenamento, transporte e manuseio de combustíveis aeronáuticos, especialmente em operações realizadas em áreas remotas e ambientalmente sensíveis;
- c) **Adoção de boas práticas operacionais:** a contratada deverá adotar práticas que contribuam para a redução de impactos ambientais decorrentes das operações aéreas, na medida do possível, especialmente em áreas protegidas, terras indígenas e unidades de conservação;
- d) **Manutenção preventiva e eficiência operacional:** deverá ser priorizada a realização de manutenção adequada das aeronaves, visando não apenas a segurança operacional, mas também a eficiência no consumo de combustível e redução de emissões;

4.11.4. Ressalta-se que não foram identificados, no presente estudo, critérios de sustentabilidade que justifiquem sua inserção como requisito de habilitação ou como especificação técnica restritiva do objeto, sob pena de indevida limitação à competitividade do certame.

4.11.5. As obrigações previstas neste item deverão ser acompanhadas e fiscalizadas pela Administração no âmbito da execução contratual, mediante verificação do cumprimento das normas ambientais aplicáveis e das boas práticas operacionais adotadas pela contratada.

4.12. Exigência de Sistemas de Gestão (Sustentabilidade e Integridade)

4.12.1. A exigência de implementação de sistemas de gestão ambiental, de saúde e segurança do trabalho e de integridade no âmbito da contratação não configura restrição indevida à competitividade, mas sim medida necessária à adequada execução contratual, tendo em vista a natureza crítica e o elevado risco inerente às operações aéreas.

4.12.2. Ressalta-se que a exigência não incide sobre a fase de habilitação, tampouco constitui condição para a assinatura do contrato, sendo assegurado ao contratado prazo de até 9 (nove) meses para implementação, o que preserva a ampla participação dos interessados. Destaca-se, ainda, que foi prevista a participação de empresas em consórcio, ampliando o universo de potenciais licitantes.

4.12.3. A modelagem adotada possui vinculação direta com a **Portaria nº 513/2020 do MJSP**, que determina expressamente a exigência de programas de integridade na fase de execução contratual. Nesse contexto, a exigência é compatível com a diretriz normativa vigente, e assim o ETP não institui obrigação nova, mas replica e confere efetividade ao comando já estabelecido por aquela Portaria.

4.12.4. Considerando que o contratante é o próprio Ministério da Justiça e Segurança Pública, a exigência mostra-se indispensável diante dos elevados riscos à integridade de pilotos e tripulações, dos potenciais impactos ambientais em áreas sensíveis e da necessidade de adequada governança em contratos de alta relevância institucional. Para fins de comprovação,

a Administração aceitará certificados emitidos por organismos acreditados pelo INMETRO ou documentação técnica equivalente que comprove a observância dos padrões requeridos.

4.12.5. Em consonância com os princípios da eficiência, da prevenção de riscos e do desenvolvimento nacional sustentável previstos na Lei nº 14.133/2021, a medida revela-se proporcional, adequada e necessária, não constituindo barreira de acesso, mas condição legítima de execução contratual, juridicamente válida e alinhada às diretrizes institucionais do MJSP. Dessa forma, os custos decorrentes de tais implementações devem ser considerados pelas licitantes na composição de seus preços propostos, inexistindo fundamento para pleitos futuros de reequilíbrio econômico-financeiro sob esta rubrica.

4.12.6. Fundamentação e Justificativa da Exigência

4.12.6.1. Considerando a natureza do objeto, prestação de serviços continuados de apoio aéreo, com elevado grau de complexidade operacional, riscos à segurança de voo, potenciais impactos ambientais e elevada exposição regulatória, revela-se necessária a exigência de que a futura contratada possua **estrutura organizacional baseada em sistemas de gestão formalizados**, aptos a assegurar padrões adequados de sustentabilidade, segurança operacional e integridade.

4.12.6.2. A operação de aeronaves envolve atividades críticas, tais como manutenção aeronáutica, logística de abastecimento, gestão da aeronavegabilidade continuada e execução de missões em ambientes de elevada sensibilidade ambiental, especialmente na Amazônia Legal. Tais características demandam mecanismos estruturados de:

- gestão de riscos operacionais;
- controle e mitigação de impactos ambientais;
- proteção à saúde e segurança das tripulações;
- conformidade com normas legais, regulatórias e contratuais;
- governança corporativa e prevenção de irregularidades.

4.12.6.3. Nesse contexto, a adoção de sistemas de gestão reconhecidos internacionalmente, tais como:

- ISO 14001 ou ABNT NBR ISO 14001 (Sistema de Gestão Ambiental);
- ISO 45001 ou ABNT NBR ISO 45001 (Sistema de Gestão de Saúde e Segurança do Trabalho);
- ISO 37301 ou ABNT NBR ISO 37301 (Sistema de Gestão de Compliance);

ou normas equivalentes, devidamente comprovadas, constitui medida adequada para assegurar a execução contratual em conformidade com os princípios da eficiência, prevenção de riscos, desenvolvimento nacional sustentável e integridade, previstos na Lei nº 14.133/2021.

4.12.6.4. No que se refere à dimensão **ambiental**, a exigência de sistema de gestão baseado na ISO 14001 justifica-se pelos potenciais impactos decorrentes das operações aéreas, especialmente em áreas sensíveis como a Amazônia Legal, demandando controle estruturado de emissões, resíduos, abastecimento e prevenção de incidentes ambientais.

4.12.6.5. Quanto à dimensão **social**, a adoção de sistema de gestão de saúde e segurança do trabalho (ISO 45001) mostra-se essencial diante do elevado risco inerente às atividades aeronáuticas, envolvendo tripulações e equipes de apoio, sendo medida indispensável para a preservação da integridade física dos profissionais e para a continuidade operacional dos serviços.

4.12.6.6. No tocante à **governança e integridade**, a exigência de sistema de gestão de compliance (ISO 37301 ou equivalente) encontra **fundamento normativo direto no âmbito do Ministério da Justiça e Segurança Pública**, especialmente na **Portaria nº 513, de 15 de setembro de 2020**, que dispõe sobre a implantação de Programa de Integridade em empresas contratadas pelo MJSP.

4.12.6.7. Considerando que a presente contratação possui valor estimado superior a R\$ 10.000.000,00, enquadra-se em contexto de maior relevância e risco contratual, tornando imprescindível a exigência de mecanismos estruturados de integridade, com vistas a:

- prevenir fraudes, corrupção e desvios de conduta;
- assegurar o cumprimento de normas legais e contratuais;
- fortalecer a governança da contratada;
- mitigar riscos institucionais e reputacionais para a Administração Pública.

4.12.6.8. Ressalta-se que tais exigências não se configuram como fim em si mesmas, mas como **instrumentos de comprovação da existência de processos estruturados e auditáveis**, voltados à mitigação de riscos e à melhoria contínua da prestação dos serviços.

4.12.7. Da Forma de Exigência e Fase de Aplicação

4.12.7.1. Fase de Habilitação

4.12.7.1.1. Não será exigida, para fins de habilitação, a apresentação obrigatória de certificações ISO por parte de todos os licitantes.

4.12.7.1.1. Tal medida visa preservar a competitividade do certame, evitando restrições indevidas à participação de empresas que, embora não certificadas formalmente, possuam capacidade técnico-operacional compatível com o objeto.

4.12.7.2. Condição para Assinatura do Contrato

4.12.7.2.1. Para fins de assinatura do contrato, não será exigida a comprovação imediata das certificações previstas neste item, em observância ao disposto na Portaria nº 513/2020 do MJSP.

4.12.7.2.2. A licitante vencedora deverá comprovar, no prazo máximo de **9 (nove) meses**, contados da assinatura do contrato, a implementação de:

- certificação válida em sistemas de gestão compatíveis com o objeto (ABNT NBR ISO 14001, ABNT NBR ISO 45001 e ABNT NBR ISO 37301); ou
- sistemas de gestão equivalentes internacionais, devidamente comprovados por meio de documentação técnica, políticas institucionais, procedimentos operacionais e evidências de implementação.

4.12.7.2.3. O prazo estabelecido visa assegurar a adequação progressiva da contratada às exigências de governança, sem comprometer a competitividade do certame, em conformidade com a norma aplicável.

4.12.7.3. Fase de Execução Contratual

4.12.7.3.1. Durante toda a vigência contratual, a contratada deverá:

- manter ativos e atualizados os sistemas de gestão apresentados;
- garantir a aderência contínua aos padrões ambientais, de saúde e segurança e de integridade;
- disponibilizar, sempre que solicitado, evidências de implementação e funcionamento dos sistemas de gestão;
- submeter-se a auditorias, inspeções ou mecanismos de verificação por parte da Administração;
- promover a melhoria contínua dos processos relacionados à execução contratual.
- A eventual perda de certificação ou descontinuidade dos sistemas de gestão deverá ser imediatamente comunicada à Administração, podendo ensejar a aplicação das sanções cabíveis.

4.12.7.3.2. A não comprovação da implementação dos sistemas de gestão no prazo de **9 (nove) meses**, bem como a eventual perda de certificação ou descontinuidade dos sistemas de gestão, deverá ser imediatamente comunicada à Administração, podendo ensejar a aplicação das sanções cabíveis, inclusive rescisão contratual, conforme o caso.

4.12.8. Justificativa da Modelagem Adotada

4.12.8.1. A opção por não exigir as certificações na fase de habilitação, condicionando-as à assinatura do contrato e à execução, fundamenta-se nas seguintes razões:

- preservação da competitividade;
- aderência ao entendimento dos órgãos de controle;
- foco na empresa efetivamente contratada;
- proporcionalidade da exigência frente à complexidade do objeto;
- alinhamento com os princípios da eficiência, razoabilidade e seleção da proposta mais vantajosa.

4.12.9. Conclusão

4.12.9.1. Dessa forma, a exigência de sistemas de gestão ambiental, de saúde e segurança e de compliance, ou equivalentes técnicos, mostra-se **tecnicamente pertinente, juridicamente adequada e proporcional**, assegurando que a execução contratual ocorra com elevados padrões de sustentabilidade (ambiental e social), segurança operacional e integridade, em consonância com as diretrizes da Lei nº 14.133/2021 e com as normas institucionais do Ministério da Justiça e Segurança Pública.

4.13. Do Diário de Bordo Eletrônico (eDB)

4.13.1. Como requisito de qualificação técnica, a licitante deverá comprovar, na fase de habilitação, a autorização vigente da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) para uso de sistema de Diário de Bordo Eletrônico (eDB) pelo operador, registrada em suas Especificações Operativas, com indicação do sistema utilizado, nos termos da Resolução ANAC nº 458 /2017 e da Portaria nº 3.220/SPO/SAR/2019.

4.13.2. **Da justificativa da exigência na fase de habilitação:** A exigência do Diário de Bordo Eletrônico como requisito de qualificação técnica, e não como mera obrigação de execução, fundamenta-se na essencialidade do instrumento para a própria mensuração do objeto e para a integridade da medição que lastreia o pagamento, nos termos do art. 67 da Lei nº 14.133/2021, pelas razões a seguir expostas:

4.13.2.1. **Exatidão da medição e correção do pagamento por hora de voo:** Sendo a remuneração calculada com base nas horas de voo efetivamente entregues e na franquia mínima garantida, o registro eletrônico assegura a captura precisa, em horas e décimos, dos tempos de acionamento e corte da turbina, conferindo segurança à medição que lastreia a liquidação da despesa, nos termos dos arts. 62 e 63 da Lei nº 4.320/1964.

4.13.2.2. **Mitigação de conflito na medição e segurança jurídica do fechamento mensal:** Considerando que a operação das aeronaves e o preenchimento do diário de bordo são realizados por pilotos vinculados ao CONTRATANTE, o registro físico estaria sujeito a alegações de rasuras, divergências de grafia ou de interpretação dos horários de acionamento e corte de motor, suscetíveis de contestação pela CONTRATADA no fechamento da fatura. O eDB, dotado de assinatura digital, carimbo de tempo e trilha de auditoria inviolável, vincula cada lançamento ao responsável de forma íntegra e não repudiável, eliminando essa margem de litígio e conferindo segurança jurídica à medição mensal.

4.13.2.3. **Segregação das horas não remuneráveis:** O registro eletrônico estruturado facilita a identificação e a segregação das horas não computáveis para pagamento, tais como as decorrentes de manutenção, giros no solo e deslocamentos para bases de manutenção, mitigando o risco de faturamento indevido.

4.13.2.4. **Eficiência e tempestividade da fiscalização:** O acesso eletrônico permite ao Fiscal conferir, de forma ágil e remota, as horas executadas, com relatórios automatizados que se confrontam diretamente com o horímetro, reduzindo o esforço administrativo e o risco de falhas humanas de soma, em observância aos princípios da eficiência e da economicidade da Lei nº 14.133/2021.

4.13.2.5. **Segurança operacional e aeronavegabilidade:** O registro eletrônico favorece o acompanhamento contínuo das horas de célula, motor e componentes, contribuindo para a manutenção preditiva e para a prevenção da operação de aeronave com item de manutenção vencido, aspecto crítico na operação de alta intensidade na Amazônia Legal.

4.13.2.6. **Transparência e controle externo:** A disponibilidade dos registros em formato eletrônico estruturado e exportável fortalece a transparência e a prestação de contas, permitindo o confronto, a qualquer tempo, entre as horas faturadas e os dados operacionais primários, inclusive pelos órgãos de controle interno e externo.

4.13.2.7. **Ausência de restrição indevida à competitividade:** A exigência não restringe indevidamente o mercado, uma vez que o segmento de locação e manutenção de aeronaves da classe B2 ou superior em potência é amplamente competitivo no País, sendo o uso de plataformas digitais de gestão de frota e de diário de bordo eletrônico prática consolidada entre os operadores do setor, o que afasta a alegação de exigência tecnológica excessiva ou de direcionamento. A obtenção da autorização junto à ANAC constitui procedimento regulatório ordinário, ao alcance de qualquer operador regularmente estabelecido.

4.13.2.8. **Proporcionalidade e pertinência:** A exigência é proporcional e pertinente ao objeto, limitando-se à comprovação da autorização de uso do sistema pelo operador, sem impor solução tecnológica de fornecedor específico, preservando-se a liberdade da licitante quanto à escolha, dentre os sistemas atestados pela ANAC, daquele que melhor atenda às suas necessidades.

4.13.3. Após o fornecimento da aeronave, a autorização de uso do eDB deverá contemplar as matrículas das aeronaves efetivamente alocadas à execução, devendo a contratada providenciar, quando necessário, a inclusão das respectivas matrículas em suas Especificações Operativas, no prazo de até 30 (trinta) dias contados da disponibilização de cada aeronave.

4.13.4. O sistema deverá permitir ao contratante acesso simultâneo, mediante perfil de visualização, para fins de fiscalização contratual, auditoria das horas efetivamente voadas e acompanhamento da disponibilidade técnica da aeronave, servindo os relatórios consolidados do sistema como documento oficial para a medição mensal das horas voadas, sem prejuízo da utilização do horímetro de voo como instrumento de aferição e conferência.

4.14. Plano Diretor de Logística Sustentável

4.14.1. Destaca-se que o **Plano Diretor de Logística Sustentável** se encontra em construção no âmbito do Ministério da Justiça e Segurança Pública, alinhado com as orientações do Caderno de Logística do Plano Diretor de Logística Sustentável - PLS, instituído pela Portaria SEGES/MGI nº 4.376, de 14 de setembro de 2023.

4.14.2. Considerando que o Plano Diretor de Logística Sustentável do Ministério da Justiça e Segurança Pública ainda não foi publicado, não há, neste momento, instrumento de planejamento específico ao qual a presente contratação deva ser alinhada para os fins do art. 7º da Instrução Normativa SEGES/ME nº 58/2022. Esclarece-se que a Portaria SEGES/MGI nº 4.376, de 14 de setembro de 2023, ao instituir o Caderno de Logística, estabelece tão somente as diretrizes para a elaboração do PDLS pelos órgãos e entidades da Administração Pública federal, não consubstanciando, por si só, parâmetro de sustentabilidade diretamente aplicável à presente contratação enquanto o PDLS do MJSP não for editado. Dessa forma, a Administração compromete-se a complementar esta informação e a promover a adequação dos instrumentos de planejamento da contratação, se necessário, tão logo seja publicado o PDLS do MJSP.

4.15. Indicação de marcas ou modelos

4.15.1. Para fins de definição dos parâmetros técnicos da contratação, foram adotadas referências de desempenho compatíveis com aeronaves amplamente utilizadas na aviação de segurança pública, tais como aquelas equivalente a classe B2.

4.15.2. A eventual menção a modelos ou referências de mercado possui caráter meramente indicativo e visa:

- a) estabelecer parâmetros objetivos de desempenho;
- b) assegurar a adequação operacional ao ambiente da Amazônia Legal;
- c) facilitar a compreensão técnica do objeto.

4.15.3. Em observância ao art. 41 da Lei nº 14.133/2021, será admitido o fornecimento de aeronaves equivalentes ou superiores, desde que comprovado o atendimento integral aos requisitos técnicos e operacionais definidos.

4.16. Vedação de marcas ou produtos

4.16.1. Não foram identificados, no presente estudo, elementos técnicos que justifiquem a vedação prévia de marcas ou modelos específicos.

4.16.2. Eventual restrição somente será admitida mediante fundamentação técnica específica, caso identificados riscos à segurança operacional, à manutenção ou à execução contratual.

4.17. Carta de solidariedade do fabricante

4.17.1. Não será exigida carta de solidariedade do fabricante na presente contratação.

4.17.2. A não exigência fundamenta-se na natureza do objeto, que não se restringe ao fornecimento isolado de bens, mas envolve a disponibilização de solução operacional (aeronaves e/ou serviços associados), cuja responsabilidade pela execução contratual recai integralmente sobre a contratada.

4.17.3. Ademais, a exigência de carta de solidariedade poderia restringir indevidamente a competitividade do certame, especialmente considerando a dinâmica do mercado aeronáutico, no qual é comum a atuação de operadores, arrendadores e empresas especializadas que não mantêm vínculo direto com fabricantes.

4.17.4. Ressalta-se que a adequada execução contratual será assegurada por meio dos requisitos de qualificação técnica, das obrigações contratuais, da exigência de regularidade aeronáutica junto aos órgãos competentes e dos mecanismos de fiscalização previstos, não sendo necessária a imposição de vínculo formal com fabricantes.

4.18. Subcontratação

4.18.1. Considerando a complexidade da solução e a necessidade de especialização técnica, será admitida a subcontratação parcial do objeto.

4.18.2. Não será admitida a subcontratação da parcela principal, compreendida como:

- a) disponibilização das aeronaves;
- b) gestão operacional da frota;
- c) responsabilidade técnica pela aeronavegabilidade.

4.18.2.1. Não se considera subcontratação da parcela principal a disponibilização eventual de aeronave substituta em casos de pane ou manutenção não programada, conforme regramento de contingência operacional estabelecido neste ETP e no Termo de Referência, visando garantir a continuidade do serviço público.

4.18.3. Poderão ser subcontratadas, desde que previamente autorizadas pela Administração:

- a) serviços de manutenção aeronáutica homologada;
- b) logística de abastecimento;
- c) suporte técnico especializado.

4.18.4. A subcontratação dependerá de autorização prévia da Administração, devendo o contratado comprovar a capacidade técnica do subcontratado.

4.18.5. Permanecerá integralmente com o contratado a responsabilidade pela execução do objeto, inclusive quanto às atividades subcontratadas.

4.18.6. É vedada a subcontratação em situações de conflito de interesse, nos termos da legislação vigente.

4.19. Garantia da contratação

4.19.1. Será exigida garantia da contratação, nos termos dos arts. 96 e seguintes da Lei nº 14.133/2021, correspondente a 2% (dois por cento) do valor **anual** do contrato, nos termos do art. 98, parágrafo único, da Lei nº 14.133/2021, com validade durante toda a execução contratual e por até 90 (noventa) dias após o seu término.

4.19.2. A definição do percentual de 2% fundamenta-se em critérios de **proporcionalidade, adequação e análise de risco da contratação**, considerando as características específicas do objeto.

4.19.3. Destacam-se, para fins de justificativa:

a) **Natureza do objeto:** trata-se de contratação de solução operacional estruturada, envolvendo aeronaves devidamente certificadas e submetidas à rígida regulamentação da aviação civil, o que, por si só, impõe elevados padrões de conformidade técnica e operacional;

b) **Regulação setorial rigorosa:** a atividade é fiscalizada por órgãos competentes da aviação civil, o que reduz significativamente o risco de execução inadequada do objeto;

c) **Existência de mecanismos adicionais de mitigação de risco**, tais como:

- ♦ exigência de regularidade aeronáutica;
- ♦ seguros obrigatórios das aeronaves;
- ♦ controle operacional e fiscalização contínua pela Administração;

d) **Preservação da competitividade:** a fixação de percentual reduzido evita a imposição de ônus excessivo aos licitantes, ampliando a competitividade do certame, especialmente em um mercado com número limitado de operadores qualificados;

e) **Suficiência da garantia:** o percentual estabelecido é considerado suficiente para cobrir eventuais inadimplementos contratuais, sem representar barreira desproporcional à participação.

4.19.4. A garantia poderá ser prestada nas modalidades previstas na legislação, a critério do contratado.

4.20. Vistoria

4.20.1. Não se aplica a exigência de vistoria prévia, tendo em vista que o objeto não está vinculado a local físico específico de execução.

4.20.2. As operações ocorrerão de forma dinâmica e descentralizada, não sendo possível delimitar previamente um único local de execução.

4.21. Margem de preferência

4.21.1. Nos termos do art. 26 da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, regulamentado pelo Decreto nº 11.890, de 22 de janeiro de 2024, a Administração avaliou a possibilidade de aplicação de margem de preferência para bens manufaturados nacionais, como instrumento de fomento à indústria nacional e ao desenvolvimento sustentável.

4.21.2. Contudo, considerando o objeto da presente contratação — que envolve a disponibilização de aeronaves de asa rotativa e/ou solução integrada de serviços aéreos — não se identificou enquadramento em normativos específicos que estabeleçam margem de preferência aplicável ao setor aeronáutico, especialmente no que se refere a classe de aeronaves pretendidas.

4.21.3. Ademais, o mercado aeronáutico apresenta características próprias, com elevada concentração tecnológica e predominância de fabricantes estrangeiros, inexistindo, no cenário atual, regulamentação da Comissão Interministerial de Contratações Públicas para o Desenvolvimento Sustentável (CICS) que contemple expressamente tais bens ou serviços.

4.21.4. A eventual imposição de margem de preferência, sem respaldo normativo específico, poderia comprometer a competitividade do certame e restringir indevidamente a participação de fornecedores, em desacordo com os princípios da isonomia, da competitividade e da seleção da proposta mais vantajosa.

4.21.5. Diante disso, conclui-se pela **não aplicação de margem de preferência** na presente contratação, sem prejuízo de eventual revisão futura, caso sobrevenham normativos que disciplinem a matéria para o setor.

4.22. Transição Contratual e Transferência de Conhecimento

4.22.1. Considerando a natureza potencialmente continuada da necessidade administrativa e a possibilidade de substituição da futura contratada ao término da vigência contratual, poderá ser exigida a implementação de processo de transição contratual, com vistas a assegurar a continuidade das operações sem prejuízo ao interesse público.

4.22.2. A exigência de transição contratual será aplicável especialmente nas hipóteses em que a solução adotada envolva a prestação de serviços continuados ou a disponibilização de solução integrada, com emprego de meios, processos operacionais e suporte técnico especializado.

4.22.3. Nesses casos, a futura contratada deverá prever, como obrigação contratual, a realização de transição assistida ao término do contrato, sem ônus adicional para a Administração, pelo período necessário à adequada transferência de conhecimento e informações.

4.22.4. A transição contratual deverá contemplar, no mínimo:

- a) transferência de conhecimentos técnicos e operacionais relacionados à execução do objeto;
- b) disponibilização de informações, registros operacionais, relatórios, históricos de manutenção e demais documentos relevantes;
- c) repasse de procedimentos, rotinas, fluxos logísticos e protocolos operacionais adotados;
- d) apoio técnico à equipe da Administração ou à eventual nova contratada durante o período de transição;
- e) entrega estruturada e atualizada de dados, arquivos e informações necessárias à continuidade da execução.

4.22.5. A transição deverá ser planejada e executada de forma a não comprometer a continuidade dos serviços, vedada a retenção de informações essenciais ou qualquer conduta que dificulte a sucessão contratual.

4.22.6. Caso a solução definida para atendimento da necessidade não envolva prestação continuada de serviços, como na hipótese de aquisição de bens sem operação associada, a exigência de transição contratual será considerada não aplicável, devendo tal condição ser devidamente justificada nas etapas subsequentes do planejamento.

4.23. Enquadramento dos Serviços como Atividades Acessórias, Instrumentais ou Complementares

4.23.1. Nos termos da legislação vigente e das orientações aplicáveis às contratações públicas, especialmente no que se refere à terceirização de serviços, deverá ser observado que os serviços eventualmente contratados se enquadram como atividades **materiais acessórias, instrumentais ou complementares** às competências legais do órgão contratante.

4.23.2. No presente caso, a eventual contratação de serviços relacionados à disponibilização e operação de aeronaves destina-se a **viabilizar o cumprimento das atribuições institucionais da Diretoria da Força Nacional de Segurança Pública (DFNSP)**, especialmente no âmbito das ações previstas no Plano Amazônia: Segurança e Soberania (Plano AMAS).

4.23.3. Tais serviços não se confundem com a atividade finalística do órgão, que consiste na coordenação e execução de ações de segurança pública, mas sim constituem **meio necessário à sua efetivação**, ao prover suporte logístico e operacional indispensável à mobilidade, ao deslocamento de equipes e ao apoio aéreo em operações.

4.23.4. Nesse sentido, os serviços de disponibilização de aeronaves, manutenção, logística de abastecimento e eventual suporte técnico-operacional configuram-se como **atividades instrumentais**, voltadas a dar suporte às ações de segurança pública, não implicando transferência de competência decisória, poder de polícia ou atribuições típicas de Estado à iniciativa privada.

4.23.5. Ressalta-se, ainda, que a execução das atividades finalísticas permanecerá sob responsabilidade exclusiva da Administração Pública, por meio de seus agentes e das Unidades Aéreas Públicas envolvidas, cabendo à contratada tão somente o fornecimento dos meios necessários à operação.

4.23.6. Dessa forma, conclui-se que a eventual contratação de serviços atende ao requisito de enquadramento como atividade acessória, instrumental ou complementar, estando em conformidade com os limites legais aplicáveis à terceirização no âmbito da Administração Pública.

4.24. Justificativa da Definição do Modelo de Aeronave (Classe B2 ou superior)

4.24.1. Contextualização

4.24.1.1. A definição dos parâmetros técnicos das aeronaves de asa rotativa decorre da necessidade de atendimento às demandas operacionais da Diretoria da Força Nacional de Segurança Pública (DFNSP), especialmente no âmbito das ações desenvolvidas na Amazônia Legal, conforme diretrizes do Plano Amazônia: Segurança e Soberania (Plano AMAS).

4.24.1.2. Trata-se de ambiente operacional caracterizado por:

- extensas áreas territoriais com baixa infraestrutura;
- predominância de regiões remotas e de difícil acesso;
- condições climáticas severas (altas temperaturas e umidade);
- necessidade de resposta rápida a eventos críticos.

4.24.1.3. Nesse contexto, a escolha do perfil de aeronave não se limita a critérios genéricos de transporte aéreo, mas sim à entrega de capacidade operacional efetiva, compatível com missões de segurança pública e operações ambientais.

4.24.2. Fundamentação Técnica da Classe de Aeronave

4.24.2.1. A opção por aeronaves monoturbinas de desempenho equivalente às classes de referência B2 (ou superiores) fundamenta-se em critérios técnicos amplamente consolidados no setor de aviação pública e segurança.

4.24.2.2. Relação Potência x Desempenho em Ambiente Amazônico

4.24.2.2.1. As aeronaves com potência mínima de 732 SHP (classe B2 ou Superior em potência) apresentam desempenho adequado para:

- operações em condições de alta densidade-altitude (temperatura elevada e umidade);
- decolagens em áreas confinadas (clareiras, pistas curtas e não preparadas);
- transporte simultâneo de tripulação, efetivo e equipamentos.

4.24.2.2.2. A potência inferior a esses patamares comprometeria significativamente:

- a capacidade de carga útil;
- a segurança operacional;
- a margem de desempenho em situações críticas.

4.24.2.3. Capacidade Multimissão

4.24.2.3.1. As aeronaves dessa classe são amplamente reconhecidas por sua versatilidade, sendo aptas a executar, com elevada eficiência:

- transporte de tropas;
- patrulhamento aéreo;

- apoio a operações policiais;
- resgate e salvamento (SAR);
- combate a incêndios (com helibalde);
- operações com carga externa (carga hook).

4.24.2.3.2. Essa característica é essencial no contexto da Amazônia Legal, onde a aeronave deve atender múltiplas finalidades sem necessidade de especialização exclusiva.

4.24.2.4. Equilíbrio entre Custo e Capacidade Operacional

4.24.2.4.1. A escolha por aeronaves monoturbinas, em detrimento de modelos biturbina de maior porte, decorre de análise de custo-benefício:

Vantagens da classe adotada:

- menor custo por hora de voo;
- menor consumo de combustível;
- maior viabilidade logística em regiões remotas;
- manutenção menos complexa.

Resultado:

- Entrega-se elevada capacidade operacional com custo significativamente inferior a aeronaves de maior porte, garantindo economicidade sem prejuízo da eficiência.

4.24.2.5. Adequação à Infraestrutura Disponível

4.24.2.5.1. A realidade da Amazônia Legal impõe restrições relevantes de infraestrutura, sendo comum a inexistência de:

- pistas homologadas;
- suporte aeroportuário estruturado;
- abastecimento aeronáutico regular.

4.24.2.5.2. Aeronaves da classe B2 apresentam:

- capacidade de operação autônoma;
- menor exigência de infraestrutura;
- maior adaptabilidade a operações expedicionárias.

4.24.2.6. Padronização e Disponibilidade de Mercado

4.24.2.6.1. Outro fator determinante é a ampla difusão, no mercado nacional e internacional, de aeronaves com características equivalentes a classe B2, o que proporciona:

- maior número de operadores e fornecedores;
- maior competitividade no certame;
- maior disponibilidade de peças e suporte técnico;
- redução de riscos de descontinuidade operacional.

4.24.2.6.2. Importante destacar que a especificação foi estruturada com base em parâmetros de desempenho (“ou similar”), e não em modelo específico, preservando a isonomia e a competitividade.

4.24.3. **Justificativa dos Equipamentos e Configuração**

4.24.3.1. A exigência de determinados equipamentos embarcados decorre diretamente do perfil das missões institucionais:

- Corta-cabos: segurança em operações em baixa altura;
- Gancho de carga: transporte de materiais e apoio logístico;
- Helibalde: combate a incêndios florestais;
- Cesto de resgate: salvamento em áreas remotas;
- Farol de busca: operações noturnas e de baixa visibilidade;
- Portas deslizantes: viabilização de operações táticas;
- Rastreamento e monitoramento de voo: controle operacional e fiscalização contratual.

4.24.3.2. Tais itens não possuem caráter acessório, mas sim essencial à execução das missões previstas.

4.24.4. **Justificativa da Capacidade (06 Ocupantes)**

4.24.4.1. A exigência de capacidade mínima de 06 ocupantes (tripulação + passageiros) está alinhada com:

- padrão operacional de equipes táticas reduzidas;
- necessidade de transporte simultâneo de agentes e equipamentos;
- otimização do número de missões (redução de voos adicionais).

4.24.4.2. Capacidades inferiores implicariam:

- aumento do custo operacional;
- redução da eficiência logística;
- maior exposição a riscos operacionais.

4.24.5. **Conclusão**

4.24.5.1. A contratação de aeronaves modelo B2, ou Superior em potência, fundamenta-se, primordialmente, no princípio da eficiência administrativa e na necessidade de pronta resposta da Força Nacional de Segurança Pública no complexo cenário da Amazônia Legal. No contexto do Plano AMAS, a atuação integrada com as polícias estaduais e federais é a regra. As aeronaves escolhidas constituem a espinha dorsal da aviação de segurança pública no Brasil, a escolha desses modelos garante a total interoperabilidade logística e operacional entre as forças envolvidas.

4.24.5.2. Um dos pilares da segurança de voo é a proficiência da tripulação no equipamento operado. A adoção de modelos amplamente difundidos nas instituições de segurança pública traz vantagens críticas:

4.24.5.2.1. Curva de Aprendizado Nula: Os pilotos e tripulantes operacionais da Força Nacional, oriundos de diversas instituições estaduais e federais, já possuem, em sua vasta maioria, habilitação e horas de voo nestes modelos específicos.

4.24.5.2.2. Mitigação de Riscos: A familiaridade com a cabine (*cockpit*), comandos e reações da aeronave em situações de emergência reduz drasticamente a probabilidade de erros humanos decorrentes de "estranhamento" de um novo equipamento (desorientação espacial ou manuseio incorreto de aviônicos).

4.24.5.2.3. Segurança da Tripulação: Em operações de alto risco na região amazônica, onde as condições meteorológicas mudam rapidamente e as áreas de pouso são restritas, o domínio instintivo da aeronave B2 é um fator determinante para a preservação da vida e do patrimônio público.

4.24.5.3. Os modelos B2 são reconhecidos pela elevada performance em ambientes de “High and Hot” (altas temperaturas e alta umidade), características intrínsecas à região amazônica. Tal desempenho é essencial para assegurar a segurança de voo e a eficiência operacional em cenários de elevada exigência, incluindo operações em áreas remotas, pousos em zonas não preparadas e infiltração de equipes em clareiras reduzidas, atividades diretamente relacionadas às ações de combate a crimes ambientais no âmbito do Plano AMAS..

4.24.5.4. A escolha por modelos consagrados no mercado nacional facilita a manutenção e a aquisição de peças. A existência de ampla rede de oficinas homologadas e de mecânicos capacitados em todo o território nacional reduz o tempo de aeronave no chão (AOG - *Aircraft on Ground*), garantindo que a disponibilidade da frota seja maximizada para atender as demandas urgentes do Ministério da Justiça e Segurança Pública na região norte.

4.24.5.5. Em suma, a opção pelos modelos B2, ou Superior em potência, não se trata apenas de uma preferência técnica, mas de uma decisão estratégica de segurança de voo. Ao optar por aeronaves cujos procedimentos operacionais já estão sedimentados na doutrina de aviação de segurança pública nacional, o Estado Brasileiro otimiza recursos, dispensa gastos vultosos com novos treinamentos de transição e, acima de tudo, eleva o nível de segurança das tripulações que atuarão na linha de frente do Plano AMAS.

5. Levantamento de Mercado

5.1. Objetivo do Levantamento

5.1.1. O presente levantamento de mercado tem por finalidade identificar, analisar e comparar as alternativas disponíveis para o atendimento da necessidade descrita neste Estudo Técnico Preliminar, visando à seleção da solução mais vantajosa sob os aspectos técnico, operacional e econômico.

5.1.2. A análise considera, especialmente, as particularidades da atuação na Amazônia Legal, caracterizada por:

- 5.1.2.1. elevada complexidade logística;
- 5.1.2.2. restrições de infraestrutura;
- 5.1.2.3. necessidade de pronta resposta operacional;
- 5.1.2.4. atuação em áreas remotas e de difícil acesso.

5.2. Alternativas Identificadas

Com base em pesquisa preliminar de mercado e práticas adotadas por órgãos de segurança pública, foram identificadas as seguintes alternativas viáveis:

5.2.1. Aquisição de aeronaves (modelo patrimonial)

Consiste na aquisição direta de aeronaves pela Administração, com incorporação ao patrimônio público, cabendo ao órgão a responsabilidade integral pela operação, manutenção, gestão de tripulação e logística associada.

5.2.2. Locação de aeronaves (sem operação)

Consiste na contratação de empresa para disponibilização das aeronaves, cabendo à Administração, total ou parcialmente, a responsabilidade pela operação, incluindo tripulação, manutenção e suporte logístico.

5.2.3. Contratação de solução integrada (full service)

Consiste na contratação de empresa especializada para disponibilização de solução completa, contemplando aeronaves, manutenção, tripulação, logística de abastecimento e suporte operacional, com foco na entrega de capacidade operacional.

5.3. Critérios de Análise

Para fins de avaliação comparativa das alternativas, foram adotados os seguintes critérios:

- Capacidade operacional e disponibilidade dos meios;
- Tempo de resposta e prontidão operacional;
- Flexibilidade logística e mobilidade;
- Complexidade de gestão pela Administração;
- Custo global (ciclo de vida da solução);
- Riscos operacionais e contratuais;
- Escalabilidade e adaptabilidade às demandas variáveis;
- Aderência às condições específicas da Amazônia Legal.

5.4. Análise Comparativa das Alternativas

5.4.1. Aquisição de aeronaves

Vantagens:

- autonomia plena da Administração sobre os meios;
- possibilidade de uso contínuo sem dependência contratual;
- incorporação patrimonial.

Desvantagens:

- elevado custo inicial (CAPEX);
- necessidade de estrutura própria para manutenção, operação e gestão;
- maior tempo para entrada em operação (aquisição, registro, certificação);
- complexidade logística elevada, especialmente na Amazônia Legal;
- necessidade de contratação paralela de tripulação, manutenção e suporte.

Análise:

- Embora proporcione autonomia, essa alternativa apresenta elevada complexidade de implementação e operação, além de não atender de forma eficiente à necessidade de pronta resposta no curto prazo.

5.4.2. Locação de aeronaves (sem operação)

Vantagens:

- redução do investimento inicial;
- maior rapidez na disponibilização dos meios;
- flexibilidade contratual.

Desvantagens:

- manutenção da responsabilidade operacional pela Administração;
- necessidade de estrutura própria ou contratação adicional para tripulação e manutenção;
- fragmentação contratual (múltiplos contratos);

- maior risco de descontinuidade operacional.

Análise:

- Apesar de reduzir o investimento inicial, essa alternativa transfere à Administração significativa carga de gestão e coordenação, o que pode comprometer a eficiência operacional em ambientes complexos.

5.4.3. Solução integrada (full service)

Vantagens:

- disponibilização imediata de capacidade operacional;
- alta disponibilidade e prontidão dos meios;
- centralização da responsabilidade na contratada;
- redução da complexidade de gestão pela Administração;
- maior aderência a operações em ambientes remotos;
- escalabilidade e flexibilidade operacional.

Desvantagens:

- dependência contratual da prestadora;
- necessidade de estrutura robusta de fiscalização contratual;
- custo operacional contínuo (OPEX).

Análise:

- Esta alternativa se mostra mais aderente às necessidades operacionais da DFNSP, especialmente no contexto da Amazônia Legal, ao priorizar a entrega de capacidade operacional pronta, com menor tempo de resposta e menor complexidade de gestão.

5.5. Síntese Comparativa

De forma consolidada:

- A **aquisição** privilegia autonomia, porém com alta complexidade e baixa agilidade;
- A **locação simples** reduz investimento inicial, mas mantém elevada carga operacional para a Administração;
- A **solução integrada** prioriza eficiência operacional, prontidão e simplificação da gestão.

5.6. Solução Mais Adequada

5.6.1. Considerando os critérios estabelecidos e a análise realizada, verifica-se que a **contratação de solução integrada (full service)** apresenta maior aderência às necessidades institucionais, especialmente no que se refere à:

- prontidão operacional;
- atuação em áreas remotas;
- redução do tempo de resposta;
- simplificação da gestão;
- garantia de continuidade operacional.

5.6.2. Tal modelo alinha-se às diretrizes do Plano Amazônia: Segurança e Soberania (Plano AMAS), notadamente quanto ao fortalecimento da capacidade operacional e à ampliação da presença estatal em áreas críticas.

5.6.3. A adoção dessa solução deverá ser detalhada nas etapas subsequentes do planejamento da contratação, incluindo a definição do modelo contratual, matriz de riscos, indicadores de desempenho e critérios de medição.

5.7. Análise da Capacidade de Fornecimento do Mercado

5.7.1. O levantamento de mercado consistiu na prospecção e análise das alternativas disponíveis para o atendimento da necessidade, visando identificar empresas especializadas e aperfeiçoar o descritivo técnico-operacional para a **contratação de solução integrada (full service), caracterizada por serviço** continuado de locação de aeronaves de asas rotativas (transporte e porte leve multimissão), sem dedicação de mão de obra exclusiva.

- a) Analisar contratações similares realizadas por outros órgãos e entidades, visando identificar metodologias, tecnologias e inovações que otimizassem a prestação do serviço; e
- b) Promover diálogos transparentes com potenciais contratadas para a coleta de contribuições técnicas e validação da viabilidade operacional.

5.7.1.1. Análise de Contratações Similares

5.7.1.1.1. A EPC identificou e analisou modelos de contratações correlatas na Administração Pública, buscando parâmetros de mercado e especificações técnicas. Destacam-se as seguintes experiências:

Licitação /Instrumento	Órgão	Objeto
ATR 01/2026	MINISTÉRIO DA SAÚDE Distrito Sanitário Especial Indígena - Médio Rio Solimões e Afluentes	Contratação de serviço de Locação de aeronaves do tipo asas rotativas (tipo HELICÓPTERO), para atender as demandas de logística aérea do Distrito Sanitário Especial Indígena - Médio Rio Solimões e Afluentes
Pregão nº 90165/2025	GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA Superintendência Estadual de Compras e Licitações - SUPEL	Contratação de empresa especializada em locação de 01 (uma) aeronave de asa rotativa, tipo helicóptero, multimissão, com ano de fabricação igual ou posterior a 2010, com capacidade de no mínimo 06 (seis) ocupantes, sem Piloto comandante, pelo critério de hora de voo, incluídos manutenção, combustível, seguro de casco e RETA e todas as obrigações legais necessárias e exigências da Agencia Nacional de Aviação Civil –ANAC, por um período de 24 (vinte e quatro) meses, para atender as necessidades da Secretaria de Estado da Segurança, Defesa e Cidadania - SESDEC.
Termo Aditivo nº 3 (2025) do Contrato nº 183/ 2023	ESTADO DO MARANHÃO Secretaria de Estado da Segurança Pública	Contratação de empresa especializada na prestação de serviços de locação de aeronaves multimissão, asas rotativas, tipo helicóptero pelo critério de horas de voo, para atender as demandas de segurança pública do Centro Tático Aéreo (CTA), da Secretaria de Segurança Pública do Maranhão.

Contrato nº 55/2025	FUNAI Coordenação Regional Vale do Javari - CRVJ /FUNAI	Locação de Aeronave de Asas Rotativas (Helicóptero Esquilo ou Similar) com capacidade de carga de até 1.000kg, com logística de abastecimento e manutenção e tripulação a cargo da contratada
Pregão nº 1154/2024	ESTADO DO PARANÁ Corpo de Bombeiros Militar do Paraná	Contratação de empresa especializada no ramo aeronáutico para locação de 01 (uma) aeronave de asas rotativas, monomotor, com motor à reação, com capacidade de transporte de, no mínimo, 02 (dois) pilotos e 05 (cinco) passageiros, homologada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), para atender às demandas do Corpo de Bombeiros Militar do Paraná, por um período de 60 (sessenta) meses.
Pregão nº 90027/2024	MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA Polícia Federal	Registro de preço para contratação de serviços de locação, sob demanda, de até 23 (vinte e três) aeronaves de asa rotativa e equipamentos aeronáuticos, fundadas em horas de voo, incluído combustível, logística de abastecimento, manutenção e treinamento, conforme condições, quantidades e exigências estabelecidas neste Edital e seus anexo

5.7.2. Conclusões do Levantamento de Similares

5.7.2.1. A análise demonstrou que diversas avenças listadas tratam de fretamento (táxi-aéreo sob demanda). Contudo, a necessidade da Força Nacional, vinculada às diretrizes do Plano AMAS, requer a natureza de arrendamento/locação de aeronaves, conforme o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/1986).

5.8. Da Audiência Pública

5.8.1. Em observância ao disposto no art. 21 da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, e em consonância com as boas práticas de governança, transparência e participação social nos processos de contratação pública, foi realizada a Audiência Pública nº 01/2026, no âmbito do Processo nº 08105.016010/2025-57, com o objetivo de subsidiar a elaboração e o aperfeiçoamento do Estudo Técnico Preliminar.

5.8.2. A Audiência Pública ocorreu no dia 04 de fevereiro de 2026, em formato virtual, por meio da plataforma Microsoft Teams, com transmissão a partir da Sala de Crises do Centro de Gerenciamento e Monitoramento da Diretoria da Força Nacional de Segurança Pública (CGM/DFNSP), localizada no Ministério da Justiça e Segurança Pública, em Brasília/DF. O evento foi devidamente divulgado por meio do Edital nº 01/2026 e dos avisos publicados em jornal de grande circulação, no sítio eletrônico do MJSP e no Diário Oficial da União.

5.8.3. O objetivo central da Audiência Pública foi promover o debate técnico acerca da minuta do Estudo Técnico Preliminar (ETP), especialmente no que se refere às especificações e requisitos relacionados ao atendimento das demandas operacionais no âmbito do Plano Amazônia: Segurança e Soberania (Plano AMAS), Eixo “Aparelhamento”.

5.8.4. Durante a realização do evento, a Equipe de Planejamento da Contratação (EPC) apresentou os principais aspectos do estudo preliminar, incluindo a contextualização da necessidade administrativa, os desafios operacionais na Amazônia Legal e os requisitos inicialmente propostos. Na oportunidade, foram prestados esclarecimentos técnicos e respondidos questionamentos formulados pelos participantes, assegurando-se ampla transparência e isonomia no acesso às informações.

5.8.5. No âmbito desse procedimento participativo, registrou-se a manifestação formal de 06 (seis) empresas do setor, as quais apresentaram sugestões, questionamentos e contribuições técnicas relevantes ao objeto em estudo, conforme detalhado a seguir:

- HELIMARTE
- TAM Aviação Executiva
- VOARE Táxi Aéreo

- HELISUL Táxi Aéreo Ltda
- Leonardo Helicopters
- Trakka Systems

5.8.6. As contribuições recebidas foram devidamente consolidadas, analisadas e tratadas pela Equipe de Planejamento da Contratação, resultando na elaboração da Nota Técnica nº 01 (SEI nº 34826367), a qual integra o presente processo e contém a análise circunstanciada das manifestações apresentadas.

5.8.7. A análise das contribuições teve como foco principal:

- o aperfeiçoamento das especificações técnicas do objeto;
- a ampliação da competitividade do futuro certame;
- a adequação dos requisitos às práticas e capacidades do mercado;
- a mitigação de riscos na futura contratação;
- a busca pela solução mais vantajosa para a Administração Pública.

5.8.8. Destaca-se que o processo de Audiência Pública permitiu à Administração conhecer de forma mais aprofundada o cenário atual do mercado especializado, identificar potenciais fornecedores aptos ao atendimento da demanda e promover ajustes técnicos relevantes no planejamento da contratação.

5.8.9. Ademais, a realização da Audiência Pública contribuiu para o fortalecimento dos princípios da publicidade, transparência, isonomia, eficiência e planejamento, previstos no art. 5º da Lei nº 14.133/2021, assegurando maior robustez técnica ao Estudo Técnico Preliminar.

5.8.10. No âmbito da etapa participativa, todas as contribuições apresentadas foram devidamente analisadas pela Equipe de Planejamento da Contratação, com respostas fundamentadas e individualizadas, conforme consolidado na Nota Técnica nº 01 (SEI nº 34826367). A referida análise evidenciou a adequação técnica dos apontamentos recebidos e permitiu o aperfeiçoamento dos requisitos inicialmente propostos, assegurando sua aderência às necessidades operacionais da Administração.

5.8.11. Adicionalmente, a realização da Audiência Pública confirmou a existência de pluralidade de fornecedores aptos a atender à demanda, demonstrando a viabilidade competitiva da futura contratação. Os requisitos técnicos foram amplamente debatidos sob a ótica da essencialidade, de modo a evitar a inclusão de exigências desnecessárias ou potencialmente restritivas, sem prejuízo da manutenção dos níveis exigidos de segurança operacional.

5.8.12. Dessa forma, a etapa foi regularmente concluída, com o devido registro e tratamento das manifestações recebidas, conferindo suporte técnico e legitimidade ao prosseguimento do processo para as fases subsequentes, especialmente no que se refere ao levantamento e à análise das soluções disponíveis no mercado.

5.9. Da Participação de Consórcios e Vedação às Cooperativas

5.9.1. **Será admitida a participação de empresas reunidas em consórcio**, na forma da legislação vigente, especialmente nos termos da Lei nº 14.133/2021, desde que observadas as condições estabelecidas neste instrumento convocatório.

5.9.2. A admissão de consórcios tem por finalidade ampliar a competitividade do certame e possibilitar a participação de empresas que, isoladamente, não detenham a totalidade das capacidades técnico-operacionais ou econômico-financeiras exigidas para a execução integral do objeto, sem prejuízo da segurança e da eficiência contratual.

5.9.3. Considerando a complexidade inerente aos serviços de locação e operação de aeronaves de asa rotativa, que envolvem atividades integradas como disponibilização da aeronave, manutenção, logística de abastecimento e operação, a participação em consórcio deverá assegurar plena integração operacional entre as consorciadas, bem como o atendimento integral aos requisitos técnicos e regulatórios aplicáveis.

5.9.4. Para fins de habilitação e execução contratual, deverão ser observadas, no mínimo, as seguintes condições:

- a) comprovação de compromisso público ou particular de constituição do consórcio, subscrito pelas consorciadas;
- b) indicação da empresa líder, que será responsável pela representação do consórcio perante a Administração e pela coordenação da execução contratual;
- c) responsabilidade solidária das consorciadas pelas obrigações decorrentes da contratação;
- d) vedação à participação de uma mesma empresa em mais de um consórcio ou, simultaneamente, de forma isolada e em consórcio;
- e) demonstração do atendimento aos requisitos de habilitação técnica e econômico-financeira, na forma estabelecida no edital, admitida a soma de quantitativos e capacidades, quando pertinente.

5.9.5. A Administração exigirá que a execução dos serviços observe rigorosamente os requisitos de padronização operacional, segurança de voo e conformidade regulatória, devendo a responsabilidade técnica pela operação aeronáutica estar claramente definida e centralizada, inclusive no que se refere à manutenção aeronáutica e à gestão da aeronavegabilidade continuada.

5.9.6. Fica vedada participação de cooperativas na presente contratação.

5.9.7. A vedação às cooperativas fundamenta-se na incompatibilidade entre o regime jurídico dessas entidades e a natureza altamente especializada, regulada e de risco da atividade aérea, a qual demanda estrutura empresarial robusta, certificações específicas junto à autoridade de aviação civil, gestão contínua de manutenção, controle operacional centralizado e clara definição de responsabilidade técnica.

5.9.8. Ademais, a participação de cooperativas pode ensejar riscos jurídicos relevantes, especialmente de natureza trabalhista, relacionados à gestão de tripulações e à eventual caracterização de vínculo empregatício, comprometendo a segurança jurídica da contratação e a continuidade dos serviços.

5.9.9. A solução adotada, admissão de consórcios com responsabilidade solidária e vedação à participação de cooperativas, alinha-se aos princípios da eficiência, da competitividade, da segurança da contratação e da boa governança, assegurando a adequada execução do objeto com mitigação de riscos operacionais, administrativos e jurídicos.

5.10. Classificação do objeto

5.10.1. Propõe-se a classificação deste objeto como **serviço comum**, com fulcro no art. 6º, inciso XIII, da Lei nº 14.133 /2021, pelas razões expostas a seguir:

5.10.2. A presente contratação tem por objeto a locação de aeronaves de asa rotativa (helicópteros), incluindo suporte logístico, manutenção e disponibilidade de horas de voo, para atendimento às demandas do Plano AMAS.

5.10.3. O mercado de aviação civil e pública no Brasil possui padrões de desempenho e qualidade amplamente consolidados. As especificações técnicas exigidas para as aeronaves (como os modelos monomotores turbinados tipo Esquilo B2 ou similares) referem-se a equipamentos cujas capacidades de carga, autonomia, velocidade e aviônicos são descritos de forma objetiva e pormenorizada no Termo de Referência. Tais parâmetros são usuais no mercado, permitindo que qualquer empresa especializada do setor compreenda os requisitos mínimos de desempenho sem ambiguidade.

5.10.4. A execução do serviço está estritamente vinculada às normas da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e de arrendamento de aeronaves, conforme previsto na Lei nº 7.565/1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica.

5.10.5. A existência de um arcabouço regulatório rígido assegura que os padrões de segurança e manutenção sejam uniformes entre os licitantes, garantindo que o diferencial entre as propostas não resida em metodologias subjetivas, mas na conformidade técnica e na eficiência de custos.

5.10.6. Diante do exposto, resta caracterizado que o objeto da licitação possui padrões de desempenho e qualidade passíveis de definição objetiva pelo edital, por meio de especificações usuais de mercado, enquadrando-se perfeitamente na definição legal de **serviço comum**.

5.11. Serviço sem regime de dedicação exclusiva de mão de obra

5.11.1. A solução adotada, contratação de serviço continuado de locação de aeronaves de asas rotativas na modalidade **full service**, caracteriza-se como prestação de serviço continuado **sem dedicação exclusiva de mão de obra**, nos termos da Lei nº 14.133/2021 e da regulamentação aplicável.

5.11.2. Trata-se de contratação cujo foco reside na disponibilização contínua de **capacidade operacional aérea**, compreendendo aeronave em condições de aeronavegabilidade, manutenção, logística de abastecimento e, quando aplicável, tripulação, sem que haja, contudo, a alocação exclusiva e permanente de profissionais específicos à Administração.

5.11.3. No que se refere à eventual disponibilização de piloto comandante pela contratada, destaca-se que **não se configura regime de dedicação exclusiva de mão de obra**, uma vez que:

- não há vinculação pessoal do profissional ao contrato administrativo;
- inexistência de alocação fixa de determinado piloto para atendimento contínuo e exclusivo à contratante;
- a prestação do serviço se dá por meio da disponibilização da **capacidade de voo**, e não da força de trabalho individualizada.

5.11.4. Nesse contexto, é plenamente admissível e tecnicamente recomendável que a contratada adote **sistema de rodízio de tripulações**, conforme práticas consolidadas da aviação civil, observando-se:

- requisitos de segurança operacional;
- limites de jornada e descanso previstos na regulamentação aeronáutica;
- necessidade de adequação do perfil da tripulação à natureza da missão (ex.: serviços aéreos especializados).

5.11.5. A possibilidade de substituição e alternância de pilotos, sem necessidade de anuência prévia para cada troca individual, constitui elemento inerente à eficiência operacional do serviço, permitindo à contratada:

- otimizar a gestão de recursos humanos;
- assegurar a continuidade do serviço sem interrupções;
- selecionar tripulações com qualificação específica conforme o perfil da missão;
- mitigar riscos decorrentes de indisponibilidades individuais.

5.11.6. Ressalta-se que, embora não haja dedicação exclusiva, permanece a obrigação da contratada de garantir que todos os profissionais empregados na execução do contrato atendam integralmente às exigências legais e regulamentares, especialmente quanto a licenças, habilitações técnicas, certificações junto à autoridade aeronáutica e aptidão psicofísica.

5.11.7. Adicionalmente, a contratada deverá manter **controle e registro atualizado das tripulações utilizadas**, disponibilizando tais informações à fiscalização contratual sempre que solicitado, de modo a permitir a verificação da conformidade técnica e regulatória.

5.11.8. Por fim, a caracterização do serviço como continuado sem dedicação exclusiva de mão de obra afasta a incidência de obrigações típicas de contratos com alocação exclusiva de pessoal, notadamente aquelas relacionadas à gestão direta de vínculos trabalhistas pela Administração, sem prejuízo da responsabilidade integral da contratada pela execução do objeto, inclusive quanto às obrigações trabalhistas, previdenciárias e de segurança operacional.

5.12. Modalidades de Contratação

5.12.1. Para atendimento da demanda apresentada, foram analisados três cenários possíveis de contratação, considerando aspectos de viabilidade técnica, competitividade, economicidade e aderência ao planejamento institucional:

Cenário 1 – Adesão à Ata de Registro de Preços (ARP)

Descrição:

Adesão a Ata de Registro de Preços vigente, decorrente de licitação realizada por outro órgão ou entidade da Administração

Pública, que contemple objeto compatível com as necessidades da Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASP), nos termos da legislação aplicável.

Análise do Cenário

Vantagens:

- ♦ maior celeridade na contratação, com redução significativa do tempo necessário à formalização do ajuste;
- ♦ dispensa da realização de novo procedimento licitatório, com consequente redução de custos administrativos;
- ♦ possibilidade de aproveitamento de condições comerciais previamente negociadas, potencialmente vantajosas;
- ♦ simplificação dos trâmites administrativos, com redução de esforços operacionais das equipes envolvidas.

Desvantagens:

- ♦ **elevado risco de inadequação técnica da solução**, considerando as especificidades operacionais da SENASP, especialmente no contexto da atuação da Força Nacional e das exigências do Plano Amazônia: Segurança e Soberania (Plano AMAS);
- ♦ **limitações quanto à customização das especificações técnicas**, podendo resultar em solução incompatível com requisitos críticos de segurança de voo, padronização operacional e integração logística;
- ♦ restrições quanto aos **quantitativos disponíveis na ata**, incompatíveis com a necessidade de implantação gradual e escalonada da frota (5 a 18 aeronaves);
- ♦ ausência de alinhamento com o **modelo de execução faseada e dependente de financiamento externo (BNDES)**, que exige flexibilidade contratual e possibilidade de contratação sob demanda;
- ♦ dependência de anuência do órgão gerenciador e do fornecedor registrado, o que reduz a autonomia da Administração e pode inviabilizar ou retardar a contratação;
- ♦ impossibilidade de garantir a **padronização da solução ao longo de toda a execução**, especialmente em cenários de múltiplas adesões ou atas com objetos genéricos;
- ♦ risco de indisponibilidade de saldo na ata ou de condições contratuais não compatíveis com o prazo e a complexidade da contratação pretendida

Conclusão do Cenário:

Após consulta ao sistema Compras.gov.br, não foram identificadas Atas de Registro de Preços vigentes que atendam, de forma integral e satisfatória, às especificações técnicas, aos quantitativos e ao modelo de execução demandado.

Adicionalmente, ainda que houvesse atas formalmente compatíveis, a natureza altamente específica da contratação, associada à necessidade de **implantação gradual, padronização operacional e flexibilidade contratual**, comprometeria a adequação dessa alternativa.

Dessa forma, conclui-se que a adesão a atas de registro de preços de outros órgãos **não se mostra solução viável nem adequada ao atendimento da necessidade administrativa**, sendo tecnicamente mais recomendável a realização de procedimento próprio, estruturado sob o Sistema de Registro de Preços, de modo a assegurar aderência integral às demandas do Plano AMAS e às particularidades operacionais da SENASP.

Cenário 2 – Pregão Eletrônico Tradicional

Descrição:

Realização de procedimento licitatório próprio, na modalidade pregão eletrônico, para contratação direta da solução pretendida, com disputa aberta entre os licitantes e formalização de contrato único para atendimento da demanda.

Análise do Cenário

Vantagens:

- ♦ ampliação da competitividade, com participação irrestrita de fornecedores aptos;
- ♦ possibilidade de obtenção da proposta mais vantajosa, em conformidade com o princípio da economicidade;
- ♦ maior controle da Administração sobre as especificações técnicas, condições contratuais e execução do objeto;
- ♦ adequação à natureza comum do objeto, cujos padrões de desempenho e qualidade podem ser objetivamente definidos no instrumento convocatório.

Desvantagens:

- ♦ **inadequação ao modelo de implantação gradual da solução**, uma vez que o pregão tradicional pressupõe contratação imediata e integral do objeto, sem flexibilidade para expansão escalonada da frota;
- ♦ **rigidez contratual**, dificultando a adaptação da contratação à disponibilidade orçamentária e financeira, especialmente em cenário de financiamento externo (BNDES);
- ♦ necessidade de realização de **novos procedimentos licitatórios para cada etapa de ampliação**, gerando aumento de custos administrativos, maior tempo de tramitação e risco de descontinuidade;
- ♦ **elevação do risco de insucesso em contratações futuras** (certames desertos ou fracassados), comprometendo a previsibilidade e a continuidade da implementação do programa;
- ♦ ausência de mecanismo que permita à Administração **contratar sob demanda**, conforme a evolução das necessidades operacionais;
- ♦ menor eficiência na gestão de longo prazo, especialmente em contratações vinculadas a programas estruturantes e de execução faseada;
- ♦ inexistência das vantagens associadas ao Sistema de Registro de Preços, como flexibilidade, racionalização e planejamento continuado.

Conclusão do Cenário

O pregão eletrônico tradicional, embora juridicamente viável e amplamente utilizado para contratações de natureza comum, **não se mostra a alternativa mais adequada ao presente caso**, tendo em vista as características específicas da demanda.

A necessidade de implantação gradual da solução, aliada à dependência de recursos provenientes de financiamento externo e à exigência de flexibilidade na execução contratual, evidencia limitações relevantes desse modelo, especialmente quanto à rigidez da contratação e à necessidade de múltiplos certames ao longo do tempo.

Dessa forma, conclui-se que, embora viável, o pregão eletrônico tradicional apresenta **menor aderência às necessidades da Administração**, sendo superado, sob o ponto de vista técnico e operacional, pelo modelo de contratação por meio do Sistema de Registro de Preços (SRP), o qual se mostra mais eficiente, flexível e alinhado aos objetivos do Plano Amazônia: Segurança e Soberania (Plano AMAS).

Cenário 3 – Pregão Eletrônico pelo Sistema de Registro de Preços (SRP)

Descrição:

Realização de licitação na modalidade pregão eletrônico para formação de Ata de Registro de Preços (ARP), possibilitando contratações futuras e parceladas, conforme a demanda da Administração, no contexto da implantação gradual da solução prevista no Plano Amazônia: Segurança e Soberania (Plano AMAS).

Análise do Cenário:

Vantagens:

a) Adequação à implantação gradual da solução

O Sistema de Registro de Preços mostra-se especialmente adequado ao modelo de execução do Plano AMAS, que prevê a implantação escalonada da capacidade aérea ao longo de até 24 (vinte e quatro) meses, com contratação inicial de até 5 (cinco) aeronaves e expansão progressiva até o limite estimado de 10 (dez) aeronaves. O SRP permite que essas contratações ocorram de forma faseada, conforme a evolução do programa.

b) Flexibilidade orçamentária e mitigação de riscos financeiros

Nos termos da legislação vigente, a Administração **não está obrigada a contratar os quantitativos registrados na ata**, o que se mostra essencial no presente caso, considerando que a execução depende de recursos oriundos de financiamento externo (BNDES). Tal característica permite ajustar o ritmo de contratação à efetiva disponibilidade financeira, mitigando riscos de descontinuidade em caso de eventual restrição ou reprogramação de recursos.

c) Planejamento de médio prazo com possibilidade de prorrogação da ARP

A possibilidade de prorrogação da vigência da Ata de Registro de Preços permite alinhar a contratação ao horizonte temporal do Plano AMAS, garantindo previsibilidade e continuidade na implantação da solução, sem necessidade de instauração de novos certames a cada fase.

d) Racionalização administrativa e redução de custos processuais

A adoção do SRP elimina a necessidade de realização de múltiplos procedimentos licitatórios para cada etapa de expansão da frota, reduzindo custos administrativos, tempo de tramitação processual e sobrecarga das unidades responsáveis pela condução das contratações.

e) Mitigação do risco de fracasso de múltiplos certames

A centralização da disputa em um único procedimento licitatório reduz significativamente o risco de insucesso em contratações futuras (desertas ou fracassadas), assegurando maior previsibilidade e segurança na implementação do programa.

f) Padronização da solução e ganho de eficiência operacional

A utilização de uma única ARP favorece a padronização dos meios aéreos, da logística associada e dos procedimentos operacionais, contribuindo para maior eficiência, interoperabilidade e racionalização da gestão contratual.

g) Possibilidade de ampliação de escala (facultativa)

Embora não seja o foco principal da contratação, o SRP permite, de forma acessória, a participação de outros órgãos e entidades, caso haja interesse superveniente, potencializando ganhos de escala e economicidade.

Desvantagens:

a) Maior complexidade na gestão da Ata de Registro de Preços

A gestão da ARP exige maior controle por parte da Administração, especialmente no que se refere ao acompanhamento de saldos, prazos e condições de contratação.

b) Risco de defasagem de preços ao longo do tempo

Considerando a execução em fases, pode haver variação das condições de mercado ao longo da vigência da ata, exigindo monitoramento contínuo e eventual adoção de medidas de reequilíbrio econômico-financeiro, quando cabível.

c) Necessidade de planejamento detalhado

A adequada utilização do SRP demanda planejamento prévio consistente, especialmente quanto à estimativa de quantitativos máximos e definição de regras claras para acionamento das contratações.

Conclusão do Cenário

Diferentemente de outros contextos em que o Sistema de Registro de Preços se apresenta como alternativa facultativa, no presente caso sua adoção revela-se **tecnicamente necessária e mais vantajosa**, em razão das características específicas da contratação.

A implantação gradual da solução, associada à dependência de recursos provenientes de financiamento externo e à necessidade de flexibilidade na execução, torna o SRP o instrumento mais adequado para assegurar:

- ♦ compatibilidade entre contratação e disponibilidade orçamentária;

- ◆ eficiência na gestão e implementação do programa;
- ◆ redução de custos administrativos;
- ◆ mitigação de riscos operacionais e contratuais;
- ◆ previsibilidade e continuidade na expansão da capacidade aérea.

Dessa forma, conclui-se que a contratação deve ser realizada, **necessariamente, por meio do Sistema de Registro de Preços**, por se tratar do modelo que melhor atende aos princípios da eficiência, economicidade, planejamento e interesse público, nos termos da Lei nº 14.133/2021.

Consulta ao IRP

Em atendimento ao disposto no art. 10 do Decreto nº 11.462/2023, foi realizada consulta ao módulo de Intenção de Registro de Preços (IRP) do sistema Compras.gov.br, não sendo identificadas iniciativas em andamento compatíveis com o objeto pretendido.

Ressalta-se, contudo, que a ausência de IRPs vigentes não prejudica a adoção do Sistema de Registro de Preços no presente caso, uma vez que sua utilização se justifica primordialmente por **necessidade interna da Administração**, relacionada à implantação escalonada da solução, e não exclusivamente pela formação de compras compartilhadas.

5.12.2. Conclusão da Análise Comparativa

5.12.2.1. Diante da análise dos cenários apresentados, conclui-se que a realização de pregão eletrônico pelo Sistema de Registro de Preços (SRP) se mostra como a alternativa mais adequada e vantajosa para a Administração, tendo em vista:

- ◆ a necessidade de contratação escalonada e progressiva, compatível com a implantação gradual da solução no âmbito do Plano Amazônia: Segurança e Soberania (Plano AMAS);
- ◆ a possibilidade de contratação conforme demanda, sem obrigatoriedade de consumo integral dos quantitativos registrados, conferindo flexibilidade frente à disponibilidade orçamentária e financeira, especialmente em razão do financiamento vinculado ao BNDES;
- ◆ a viabilização de planejamento de médio prazo, com possibilidade de prorrogação da vigência da Ata de Registro de Preços, permitindo a adequada execução do programa ao longo de suas fases;
- ◆ a redução de custos administrativos e processuais, ao evitar a instauração de múltiplos certames para cada etapa de expansão da frota;
- ◆ a mitigação do risco de insucesso em contratações futuras, assegurando maior previsibilidade e continuidade na implementação da solução;
- ◆ a manutenção de padronização técnica e operacional ao longo de toda a execução contratual;
- ◆ a existência de mercado fornecedor apto a atender à demanda, inclusive em modelo escalonado;
- ◆ a observância dos princípios da eficiência, economicidade, planejamento e seleção da proposta mais vantajosa, nos termos da Lei nº 14.133/2021.

5.12.2.2. Diante das características da contratação, a adoção do Sistema de Registro de Preços enquadra-se, de forma expressa, nas hipóteses previstas nos incisos I e II do art. 3º do Decreto nº 11.462/2023.

5.12.2.2.1. No que se refere ao inciso I, a necessidade de contratações permanentes e frequentes decorre do modelo de implantação gradual e escalonada da capacidade aerotática prevista no Plano Amazônia: Segurança e Soberania (Plano AMAS), que prevê a expansão progressiva da frota ao longo de até 24 (vinte e quatro) meses, condicionada à disponibilidade orçamentária vinculada ao financiamento externo (BNDES), o que torna inviável a definição prévia de uma contratação única, integral e imediata.

5.12.2.2.2. No que se refere ao inciso II, a contratação enquadra-se na hipótese de serviço remunerado por unidade de medida, uma vez que a remuneração da contratada será efetuada com base nas horas de voo

efetivamente utilizadas, na forma detalhada no item 6.5 deste Estudo, e não em valor fixo e integral pela disponibilização da frota.

5.12.2.3. Dessa forma, resta caracterizada, de modo expresse e conclusivo, a adequação da utilização do pregão eletrônico pelo Sistema de Registro de Preços ao caso concreto, nos termos do art. 3º, incisos I e II, do Decreto nº 11.462/2023, em reforço às demais razões de eficiência, economicidade e planejamento já consignadas nos itens precedentes.

5.12.3. No que tange ao critério de julgamento, deve-se observar o disposto nos artigos 3º e 4º da Instrução Normativa SEGES/ME nº 73, de 30 de setembro de 2022, que disciplina a adoção do critério de menor preço ou maior desconto para a contratação de bens e serviços:

"Art. 3º O critério de julgamento de menor preço ou maior desconto será adotado quando o estudo técnico preliminar demonstrar que a avaliação e a ponderação da qualidade técnica das propostas que excederem os requisitos mínimos das especificações não forem relevantes aos fins pretendidos pela Administração.

Art. 4º O critério de julgamento de menor preço ou maior desconto será adotado:

I - na modalidade pregão, obrigatoriamente;

II - na modalidade concorrência, observado o art. 3º;

III - na fase competitiva da modalidade diálogo competitivo, quando for entendido como o mais adequado à solução identificada na fase de diálogo."

5.12.3.1. Considerando que os requisitos técnicos e operacionais da contratação podem ser objetivamente definidos no instrumento convocatório, e que a avaliação de atributos qualitativos adicionais não se mostra determinante para a seleção da proposta mais vantajosa, conclui-se pela adoção do critério de julgamento pelo menor preço, no âmbito do pregão eletrônico para registro de preços.

5.13. Modo de Disputa

5.13.1. Nos termos do art. 56 da Lei nº 14.133/2021 e, em especial, do art. 22 da Instrução Normativa SEGES/ME nº 73 /2022, cabe à Administração definir o modo de disputa (aberto, aberto-fechado ou fechado-aberto) em função das características do objeto, do nível de complexidade da contratação e dos riscos associados à execução contratual.

5.13.2. No caso em análise, que trata da contratação de solução integrada de apoio aéreo (full service), envolvendo a disponibilização de aeronaves de asa rotativa, manutenção, logística e, quando aplicável, tripulação, opta-se pela adoção do modo de disputa **aberto**, pelos fundamentos a seguir expostos.

5.13.2.1. Mercado com número limitado de operadores qualificados

5.13.2.1.1. Trata-se de objeto de elevada especialização técnica, disputado por um número restrito de operadores aptos a atender simultaneamente às exigências de certificação aeronáutica, capacidade operacional e disponibilidade de frota (item 4.18.3, "d", deste Estudo). Em mercados com poucos competidores, a introdução de uma fase fechada adicional, restrita aos melhores classificados, tende a reduzir ainda mais a pressão competitiva nessa etapa final, ao passo que o modo aberto mantém a disputa de lances sucessivos e públicos ao longo de toda a sessão, maximizando a competitividade entre os poucos operadores aptos a disputar o certame.

5.13.2.2. Mitigação de riscos de propostas inexequíveis por outros mecanismos já previstos

5.13.2.2.1. O risco de apresentação de lances excessivamente reduzidos e potencialmente inexequíveis, que poderia justificar a adoção de uma fase fechada com maior reflexão estratégica, já se encontra adequadamente mitigado por mecanismos próprios desta contratação, independentemente do modo de disputa adotado, a saber: o critério de aceitabilidade de preços unitários máximos para os itens do Grupo 1 (item 9.2 deste Estudo); a qualificação econômico-financeira rigorosa exigida dos licitantes, com índices contábeis superiores a 1,00 e capital mínimo integralizado complementar (itens 6.20.1 a 6.20.6); a garantia contratual

de 2% do valor anual do contrato (item 6.19.1); e a exigência de seguro aeronáutico completo durante toda a execução (item 6.9.1). Tais mecanismos asseguram a exequibilidade da proposta vencedora sem que seja necessária a complexidade procedimental adicional de uma etapa fechada.

5.13.2.3. **Simplicidade procedimental e celeridade do certame**

5.13.2.3.1. O modo aberto constitui o modelo de disputa mais amplamente utilizado pela Administração Pública Federal em pregões eletrônicos, dispensando a complexidade procedimental e os prazos adicionais inerentes à condução de uma fase fechada subsequente (intimação dos melhores classificados, prazo para envio da proposta final sigilosa, eventual reabertura em caso de desistência). Considerando a essencialidade das atividades previstas no Plano Amazônia: Segurança e Soberania (Plano AMAS) e a necessidade de celeridade na implantação da capacidade aerotática, a adoção do modo aberto contribui para a maior celeridade na condução do certame, sem prejuízo da ampla competitividade.

5.13.2.4. **Adequação ao modelo de adjudicação por grupo de itens**

5.13.2.4.1. Considerando que a adjudicação ocorrerá pelo critério de menor preço global do Grupo 1 (itens 1 e 2), a disputa de lances no modo aberto permite que os licitantes ajustem de forma contínua e pública o preço global do grupo ao longo da sessão, em resposta direta aos lances dos demais concorrentes, favorecendo a formação de um preço final mais aderente à real disposição competitiva do mercado, sem a necessidade de uma rodada fechada e isolada de proposta final.

5.13.2.5. **Alinhamento com boas práticas e normativos aplicáveis**

5.13.2.5.1. O modo aberto constitui a regra geral prevista no art. 56 da Lei nº 14.133/2021 e no art. 20 da Instrução Normativa SEGES/ME nº 73/2022, sendo a adoção dos modos combinados (aberto-fechado e fechado-aberto) reservada a hipóteses específicas que demandem fundamentação adicional. No caso concreto, considerando que os riscos de inexecução contratual e de propostas inexequíveis já são mitigados pelos mecanismos próprios desta contratação, tratados no item 5.13.2.2, não se identifica fundamento que justifique o afastamento da regra geral.

5.13.3. Dessa forma, a adoção do modo de disputa **aberto** mostra-se a mais adequada para a presente contratação, por assegurar a seleção da proposta mais vantajosa, em conformidade com o art. 11, inciso I, da Lei nº 14.133/2021, ao mesmo tempo em que promove a ampla competitividade, a celeridade e a simplicidade procedimental do certame, sem prejuízo da mitigação dos riscos associados à execução contratual, já assegurada por outros mecanismos previstos neste Estudo Técnico Preliminar e nos demais instrumentos de planejamento da contratação.

5.14. **Da Não Divulgação de Intenção de Registro de Preços (IRP)**

5.14.1. Nos termos do art. 9º do Decreto nº 11.462/2023, o órgão gerenciador deverá, como regra, realizar procedimento público de Intenção de Registro de Preços (IRP), com vistas a possibilitar a participação de outros órgãos ou entidades da Administração Pública na futura Ata de Registro de Preços.

5.14.2. Todavia, o § 2º do referido dispositivo estabelece a possibilidade de dispensa do procedimento de IRP quando o órgão ou entidade gerenciadora for o único contratante, hipótese que se verifica no presente caso.

5.14.3. A contratação em análise está diretamente vinculada às necessidades específicas da Secretaria Nacional de Segurança Pública, no âmbito da Diretoria da Força Nacional de Segurança Pública (DFNSP), especialmente para atendimento às demandas operacionais do Plano Amazônia: Segurança e Soberania (Plano AMAS), caracterizando-se como solução customizada, sensível e de elevada complexidade operacional.

5.14.4. Ademais, a solução envolve a prestação de serviços continuados de apoio aéreo, com requisitos rigorosos de segurança de voo, disponibilidade operacional, manutenção aeronáutica e integração logística, cuja execução será realizada de forma gradual e escalonada, conforme planejamento próprio da Administração e disponibilidade de recursos oriundos de financiamento específico.

5.14.5. Nesse contexto, a eventual abertura da IRP para participação de outros órgãos poderia comprometer o adequado dimensionamento da solução, ao introduzir demandas heterogêneas, com diferentes perfis operacionais, requisitos técnicos e cronogramas de execução, prejudicando a padronização, a governança e a eficiência da contratação.

5.14.6. Adicionalmente, a ampliação indiscriminada dos quantitativos, decorrente de eventuais manifestações de interesse, poderia gerar distorções no planejamento da contratação, impactando a gestão dos recursos financeiros vinculados ao projeto, bem como a capacidade de execução da futura contratada.

5.14.7. Ressalta-se, ainda, que a modelagem adotada já contempla mecanismo de flexibilidade por meio do Sistema de Registro de Preços, voltado exclusivamente ao atendimento das necessidades do órgão gerenciador, não havendo, no presente momento, previsão de contratações compartilhadas.

5.14.8. Diante do exposto, e com fundamento no art. 9º, § 2º, do Decreto nº 11.462/2023, a Administração opta por não realizar a divulgação de Intenção de Registro de Preços (IRP), por entender que a medida é a mais adequada para assegurar a aderência da solução às necessidades institucionais, a eficiência na execução do objeto e a adequada gestão dos recursos públicos.

6. Descrição da solução como um todo

Contratação de solução integrada (full service)

6.1. Capacidade operacional

6.1.1. A solução adotada consiste na contratação de empresa especializada para a **prestação de serviços continuados de apoio aéreo, sob o modelo full service**, compreendendo a disponibilização de aeronaves, manutenção, suporte logístico, gestão operacional e, quando aplicável, tripulação, com foco na entrega de capacidade operacional efetiva à Administração.

6.1.1.1. Os elementos que compõem a solução full service, descritos no item 6.1.1, encontram-se integralmente identificados, quantificados e precificados nos itens do Grupo 1 deste Estudo, da seguinte forma:

a) a disponibilização da aeronave, a manutenção preventiva e corretiva e a logística de abastecimento estão embutidas no preço unitário por hora de voo do Item 1 (Locação de Aeronave - Helicóptero do tipo B2 ou Superior em potência), conforme descrição técnica constante do Catser, que prevê expressamente que a logística de abastecimento e a manutenção correm a cargo da contratada;

b) a tripulação, nas hipóteses em que a operação não for realizada pela Administração ou for executada em modelo híbrido, conforme definido no item 4.6.1, é remunerada de forma autônoma e segregada por meio do Item 2 (Prestação de Serviços de Piloto Comandante de Aeronave / por demanda), cujo quantitativo estimado de horas consta no item 7 deste Estudo.

6.1.1.2. Dessa forma, a estrutura de precificação adotada, por hora de voo (Item 1) e por hora de serviço de piloto comandante (Item 2), permite a exata identificação, quantificação e estimativa do valor da contratação pretendida, restando atendidos o Princípio da Transparência e a regra da especificação ou definição precisa do objeto, nos termos do art. 18, inciso II, da Lei nº 14.133/2021.

6.1.2. A contratação será estruturada por meio de pregão eletrônico, sob o Sistema de Registro de Preços (SRP), permitindo a formalização de Ata de Registro de Preços para contratações futuras e parceladas, conforme a necessidade da Administração, em consonância com o modelo de implantação gradual da solução no âmbito do Plano Amazônia: Segurança e Soberania (Plano AMAS).

6.1.3. A solução deverá suportar modelo de implantação progressiva e escalonada da capacidade aérea, iniciando-se com a disponibilização imediata de 5 (cinco) aeronaves, com expansão gradual conforme a evolução das demandas operacionais e a disponibilidade orçamentária e financeira, podendo atingir até 10 (dez) aeronaves ao longo da vigência da Ata de Registro de Preços.

6.1.4. A contratada deverá assegurar a plena operacionalidade dos meios aéreos durante toda a vigência das contratações decorrentes da ata, garantindo níveis adequados de disponibilidade, confiabilidade e segurança operacional, compatíveis com a criticidade das missões de segurança pública na Amazônia Legal.

6.1.5. A empresa contratada deverá demonstrar capacidade operacional para mobilizar e disponibilizar, de forma gradual, as aeronaves nos quantitativos demandados, conforme o descritivo técnico, devidamente equipadas e aptas ao emprego imediato, sem restrições impostas pelos órgãos reguladores da aviação civil brasileira.

6.1.6. A expansão da capacidade operacional deverá ocorrer sem prejuízo da continuidade e da qualidade dos serviços já implantados, cabendo à contratada garantir a manutenção dos padrões de desempenho, segurança de voo e conformidade regulatória em todas as fases da execução.

6.1.7. A solução deverá assegurar, ainda, a padronização operacional e a integração logística dos meios empregados, de modo a viabilizar eficiência na gestão, racionalização da manutenção e interoperabilidade entre as aeronaves disponibilizadas ao longo da execução contratual.

6.2. Implantação Gradativa da Solução

6.2.1. A implementação da solução observará modelo de **implantação progressiva e escalonada**, considerando que a contratação integra programa estruturante financiado com recursos oriundos do BNDES, cuja execução ocorrerá ao longo de um período estimado de até 24 (vinte e quatro) meses.

6.2.2. Nesse contexto, a solução deverá permitir:

- **fase inicial de implantação**, com a contratação de até **5 (cinco) aeronaves**, destinadas ao início imediato das operações;
- **expansão gradual da capacidade operacional**, por meio de contratações subsequentes, conforme a evolução do programa e a disponibilidade orçamentária e financeira;
- **atingimento progressivo do quantitativo máximo estimado**, podendo alcançar até 10 (dez) aeronaves ao final do período de execução.

6.2.3. A operacionalização dessa estratégia dar-se-á mediante o acionamento da Ata de Registro de Preços, por meio de instrumentos formais (ordens de serviço ou contratos decorrentes), permitindo à Administração realizar contratações **sob demanda**, de forma planejada e controlada.

6.3. Diretrizes da Implantação Escalonada

6.3.1. A implantação da solução deverá observar as seguintes diretrizes:

a) Flexibilidade contratual

A contratação deverá permitir a adequação dos quantitativos ao longo da execução, não havendo obrigatoriedade de contratação integral dos itens registrados na ata.

b) Compatibilidade com a disponibilidade de recursos

A expansão da solução estará condicionada à efetiva liberação de recursos financeiros, especialmente aqueles vinculados ao financiamento do BNDES.

c) Continuidade operacional

A ampliação da frota não poderá comprometer a continuidade e a qualidade dos serviços já implantados, devendo a contratada manter níveis adequados de desempenho e disponibilidade.

d) Capacidade de mobilização progressiva

A contratada deverá possuir capacidade técnico-operacional para disponibilizar, de forma gradual, as aeronaves e estruturas necessárias, sem prejuízo à segurança de voo e à eficiência operacional.

e) Padronização e eficiência

A solução deverá assegurar padronização operacional, compatibilidade entre os meios empregados e racionalização logística, contribuindo para maior eficiência na gestão do contrato.

f) Governança e controle

A execução deverá permitir o acompanhamento contínuo pela Administração, com rastreabilidade das contratações, controle dos quantitativos utilizados e monitoramento do desempenho contratual.

6.4. Benefícios da Solução Proposta

6.4.1. A modelagem adotada proporciona:

- maior eficiência na alocação de recursos públicos;
- redução de custos administrativos e operacionais;
- maior previsibilidade na execução do programa;
- mitigação de riscos associados à indisponibilidade orçamentária;
- flexibilidade para adaptação às necessidades operacionais;
- fortalecimento da capacidade institucional de resposta.

6.4.2. Em síntese a solução proposta configura-se como um modelo flexível, escalável e orientado à eficiência, adequado às características da demanda e ao contexto do Plano AMAS, permitindo à Administração implementar, de forma segura e planejada, a ampliação da capacidade aérea da Força Nacional de Segurança Pública.

6.5. Aeronaves de Asa Rotativa – Condições Operacionais e Pagamento por Horas de Voo

6.5.1. As aeronaves de asas rotativas, do tipo helicóptero, deverão atender integralmente às exigências da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. Serão empregadas para atendimento da demanda da Diretoria da Força Nacional de Segurança Pública e dos Estados da Amazônia Legal (Roraima, Amapá, Amazonas, Pará, Maranhão, Acre, Rondônia, Mato Grosso e Tocantins), desempenhando missões de caráter repressivo no combate a crimes ambientais e conexos, apoio à fiscalização ambiental, atendimento a emergências e desastres ambientais, prevenção e combate direto a incêndios florestais, transporte de equipamentos, materiais e pessoal, bem como operações especiais de segurança pública, em conformidade com a regulamentação aeronáutica brasileira, especialmente o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 90 (RBAC 90).

6.5.2. As aeronaves poderão operar a partir de helipontos, heliportos, aeródromos, aeroportos homologados ou registrados, bem como em áreas rurais ou desprovidas de infraestrutura aeroportuária, incluindo Zonas de Pouso de Helicóptero (ZPH) estabelecidas nos locais de operação institucional.

6.5.3. A tripulação técnica deverá estar pronta para o acionamento conforme os níveis de serviço estabelecidos, sendo de inteira responsabilidade da contratada a gestão de escalas, substituições e repousos obrigatórios dos tripulantes, assegurando que o serviço não sofra interrupções, sem que isso configure vínculo de subordinação ou dedicação exclusiva de mão de obra à Administração.

6.5.4. A locação será realizada por horas de voo, possuindo a natureza de serviço comum de arrendamento de aeronaves, nos termos do Código Brasileiro de Aeronáutica – Lei nº 7.565/1986.

6.5.5. A quantidade de horas de voo foi estimada em 45 horas/mês por aeronave, totalizando 540 horas/ano. Dessas horas, 40 horas/mês correspondem à franquia mínima garantida de pagamento, enquanto as 5 horas restantes são consideradas suplementares. Como se trata da operação de até 10 aeronaves, as 40 horas mínimas por aeronave poderão ser distribuídas de forma flexível entre as aeronaves disponíveis, de acordo com a conveniência operacional da Coordenação de Aviação da DFNSP, sem obrigatoriedade de fracionamento equitativo. Ou seja, o contrato estabelece um total de 400 horas/mês (40h x 10 aeronaves, no exemplo) que podem ser alocadas conforme as necessidades operacionais, garantindo que a utilização seja otimizada e ajustada à demanda real de cada missão, sem vincular rigidamente cada aeronave a uma quantidade fixa de horas.

6.5.6. O pagamento será calculado com base nas horas de voo efetivamente entregues, a partir do aceite formal das aeronaves pela Coordenação de Aviação da DFNSP. Durante cada mês, será pago o valor correspondente às 40 horas mínimas por aeronave, mesmo que não sejam utilizadas integralmente. As horas não utilizadas em um mês serão cumulativas para os meses subsequentes, respeitado o limite anual previsto no contrato.

6.5.7. Esta forma de pagamento, com horas mínimas garantidas, busca tornar a licitação mais atrativa para os fornecedores, mitigando o risco financeiro associado a períodos de baixa demanda, especialmente entre dezembro e fevereiro, quando as operações podem ser reduzidas em função das condições meteorológicas e do aumento do índice pluviométrico. O modelo protege os fornecedores de prejuízos decorrentes de custos fixos, permitindo maior competitividade no certame.

6.5.8. Em caso de indisponibilidade temporária da aeronave, por quaisquer razões, a contagem das horas de voo será reiniciada após a entrega formal da aeronave substituta ou da mesma aeronave, no local em que a operação/missão foi interrompida ou em local indicado pelo Contratante.

6.5.9. A medição das horas de voo será realizada pelo horímetro de voo da aeronave, contabilizando o tempo em horas e décimos de horas. O registro será efetuado em Diário de Bordo Eletrônico (eDB), com autorização vigente da ANAC, sob responsabilidade do Comandante, na forma detalhada no Termo de Referência, servindo os relatórios consolidados do sistema como documento oficial para a medição mensal, a serem conferidos pelo Fiscal do Contrato ou servidor designado pela Coordenação de Aviação da DFNSP, mediante confronto com a leitura do horímetro. A conferência poderá ser complementada por registro fotográfico do horímetro e, na hipótese de indisponibilidade temporária do sistema eletrônico, a medição será realizada com base no horímetro e em registro físico subsidiário.

6.5.10. Para fins de pagamento, não serão computadas horas de voo decorrentes de manutenção, giros no solo após lavagem de compressor ou outras ações de conservação preventiva que necessitem acionamento da aeronave, nem deslocamentos da aeronave para bases de manutenção da CONTRATADA.

6.5.11. O horímetro deverá acionar automaticamente a contagem a partir da auto-sustentação da turbina, estabilizada a pressão do óleo da transmissão ou do motor, e cessar a marcação quando ocorrer o corte do motor ou a redução dos níveis de pressão que acionam o equipamento.

6.5.12. As aeronaves de asa rotativa destinadas aos entes federados e à COA-DFNSP deverão apresentar as características técnicas e operacionais conforme segue:

DESCRIÇÃO	CATSER
Helicóptero - B2 ou Superior em potência Aeronave de asa rotativa, classe monoturbina (helicóptero - B2 ou Superior), para atender no mínimo 45 horas/voo por mês, <u>com potência mínima de 732 SHP (ou 546 kW)</u> , que comporte no mínimo 06 (seis) pessoas (sendo piloto, copiloto e passageiros), que seja multimissão, equipado com corta cabos, portas de correr laterais (direita e esquerda), gancho, Helibalde e Cesto de Resgate, velocidade de cruzeiro de 200 km/h e alcance mínimo de 600 km de autonomia, com logística de abastecimento e manutenção a cargo da contratada, para emprego na Amazônia Legal a ser operado por forças de segurança dos Estados, sob a regulamentação aeronáutica brasileira, em especial o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 90 (RBAC 90).	14680
Prestação de Serviços de Piloto Comandante de Aeronave / por demanda	25275

6.6. Características das Aeronaves

6.6.1. Aeronaves que atenderão entes federados (Esquilo B2 ou superior em potência):

Aeronave de Asa Rotativa (Helicóptero tipo Esquilo B2 ou superior em potência), com logística de abastecimento, manutenção e tripulação a cargo da contratada	
Capacidade (pilotos + passageiros)	02+04
Monomotora (VFR Diurno e Noturno)	
Velocidade de Cruzeiro	200 km/h

Alcance	600 km
Comandos duplos (Dual Controls)	
Provisões para gancho de carga (com equipamento)	
Provisões para equipamento para lançamento de água (helibalde) com capacidade de mínima de 500 litros (com equipamento)	
Cesto de Resgate	
Portas laterais deslizantes para operações com portas abertas	
Sistema de proteção corta cabos (inferior e superior)	
Bancos de tropa mais leves do que os bancos convencionais das aeronaves;	
Sistema digital de monitoramento de dados de voo com capacidade para gravação e armazenamento de dados quando os parâmetros forem excedidos;	
Pintura nos padrões da Força Nacional, na cor cinza urano (Cód. LI7F 5K5K) e o amarelo-placa (Cód. RAL 1023).	
Sistema de rastreamento com comunicação via satélite	
PRazos de Entrega: 60 (sessenta) dias a partir da emissão da ordem de serviço/fornecimento, prorrogável por igual período desde que haja justificativa.	

6.7. Das oficinas e manutenções homologadas pela ANAC

6.7.1. O modelo de aeronave de transporte e/ou de porte leve a serem disponibilizadas por locação deverão possuir oficina homologada pela ANAC, para manutenção das aeronaves e todos os seus equipamentos, componentes e demais acessórios, cumprindo os requisitos legais exigidos pela legislação aeronáutica.

6.7.2. Será admitida a realização da manutenção por estrutura própria ou por meio de contratos com empresas certificadas, desde que garantida a rastreabilidade, a conformidade técnica e a continuidade operacional.

6.7.3. A contratada será integralmente responsável pela gestão da manutenção, incluindo:

6.7.3.1. controle de horas de voo e ciclos;

6.7.3.2. cumprimento dos programas de manutenção;

6.7.3.3. gestão de aeronavegabilidade continuada;

6.7.3.4. substituição de componentes e inspeções obrigatórias.

6.7.4. Nos casos que a manutenção superar 15 (quinze) dias, a contratada deverá disponibilizar, no 16º (decimo sexto) dia, outra aeronave, para continuidade da atividade pública, conforme condições previstas neste ETP.

6.7.4.1. Neste caso poderá ser subcontratada a aeronave sem a necessidade de caracterização;

6.7.4.2. O prazo máximo para utilização da aeronave nas condições do item anterior é de 60 (sessenta) dias.

6.7.4.3. Não será admitida, no primeiro ano de vigência do contrato, a entrega de aeronave cujo motor ou componentes principais possuam limite de TBO (Time Between Overhaul) calendário de 12 anos a vencer dentro desse período.

6.8. Capacidade de Gerenciamento

6.8.1. Ter capacidade de operar na Amazônia Legal, especialmente na área de competência requerida pelo órgão contratante.

6.8.2. Capacidade de operar em locais de difícil acesso e em pistas de pouso disponíveis dentro das Terras Indígenas na Amazônia Legal,

6.8.3. A empresa deve ser capaz de gerenciar toda a operação (incluindo logística de abastecimento, manutenção de todas as aeronaves, e nos locais exigidos, a escala de tripulação (Estados de Roraima, Amazonas e Acre).

6.8.4. A operação das aeronaves ficará a cargo das UAPs dos estados que receberão as aeronaves, sob supervisão da Força Nacional de Segurança, em consonância com a Legislação Aeronáutica vigente.

6.8.5. A empresa contratada deverá dispor, até o início da execução da respectiva Ordem de Serviço/Ordem de Fornecimento, de base operacional nas capitais dos estados que receberão as aeronaves, com estrutura mínima necessária à adequada operação, a saber:

6.8.5.1. Boa Vista/RR; Macapá/AP; Manaus/AM; Belém/PA; São Luís/MA; Rio Branco/AC; Porto Velho/RO; Cuiabá/MT; Palmas/TO; ou outras que venham a ser definidas pela Administração.

6.8.6. A Administração poderá, a qualquer tempo, redefinir a localização das bases operacionais, em função de necessidades estratégicas, devendo a contratada possuir flexibilidade logística para atendimento.

6.8.7. Será admitida a instalação de bases em regiões metropolitanas ou localidades próximas, desde que tecnicamente justificadas e previamente autorizadas pela contratante.

6.8.8. As aeronaves poderão ser mobilizadas para o interior dos estados ou outras regiões, conforme demanda operacional, com ou sem suporte logístico móvel, conforme a necessidade.

6.9. Responsabilidades, Seguros e Segurança Operacional

6.9.1. A contratada deverá entregar as aeronaves com seguro aeronáutico completo, em conformidade com a legislação vigente, incluindo Responsabilidade Civil – RETA, 2º risco, com cobertura mínima de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) por incidente/acidente, garantindo proteção a ocupantes, terceiros e bens no solo em Limite Único Combinado.

6.9.2. As apólices deverão ser apresentadas à Administração previamente ao início da execução contratual.

6.9.3. A contratada será responsável por quaisquer danos decorrentes da operação, inclusive aqueles envolvendo seus empregados, agentes públicos e terceiros.

6.9.4. A gestão da segurança operacional será de responsabilidade da Unidade Aérea Pública que receber a aeronave, devendo ser observadas as melhores práticas do setor, incluindo controle de risco, monitoramento de voo e conformidade com normas da autoridade aeronáutica.

6.10. Tripulação e Regularidade Operacional

6.10.1. As aeronaves, nos locais de operação dos Estados da Amazônia Legal, serão preferencialmente comandadas por pilotos pertencentes aos órgãos de segurança pública estaduais.

6.10.2. A contratante poderá, a qualquer tempo e conforme a necessidade operacional, solicitar à contratada a disponibilização de piloto(s) para operação das aeronaves, inclusive em localidades onde, em regra, a operação seja realizada por tripulação própria da Administração.

6.10.3. Tal solicitação poderá ocorrer em situações como afastamentos legais, indisponibilidade temporária de servidores, aumento da demanda operacional, emergências ou quaisquer outras circunstâncias que possam comprometer a continuidade e a regularidade das operações.

6.10.4. A contratada deverá possuir capacidade operacional para atendimento dessas demandas, disponibilizando profissionais devidamente habilitados, **sem exigência de dedicação exclusiva ao contrato**, podendo adotar regime de rodízio entre missões, desde que preservadas a continuidade, a segurança e a qualidade dos serviços.

6.10.5. Todos os pilotos, sejam vinculados à Administração ou à contratada, deverão ser previamente aprovados pela contratante, mediante comprovação dos seguintes requisitos mínimos:

- ◆ Pelo menos 1.000 (mil) horas de voo totais;
- ◆ No mínimo 300 (trezentas) horas de voo no modelo específico a ser operado;
- ◆ Habilitações e Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válidos;
- ◆ Experiência comprovada em serviços aéreos especializados.

6.10.6. A contratada deverá manter registro atualizado das licenças, habilitações técnicas, certificações, exames de proficiência e treinamentos periódicos da tripulação fornecida, assegurando a rastreabilidade das informações e o pleno atendimento aos requisitos de segurança aeronáutica.

6.10.7. Destaca-se que inicialmente, as aeronaves destinadas aos Estados de Roraima, Amazonas e Acre (modelo B2 ou superior em potência) deverão dispor de, no mínimo, 01 (um) piloto comandante apto a operar em qualquer estado da Amazônia Legal, conforme necessidade da contratante.

6.10.8. A disponibilização de pilotos pela contratada será formalizada por meio de Ordem de Serviço/Fornecimento, observadas as condições contratuais e os critérios de remuneração estabelecidos no instrumento convocatório.

6.11. Da Definição de Base e Mobilidade Operacional das Aeronaves

6.11.1. A definição das aeronaves a serem operadas diretamente pela Diretoria da Força Nacional de Segurança Pública (DFNSP) e daquelas a serem operadas pelas Unidades Aéreas Públicas estaduais ocorrerá ao longo da execução contratual, conforme planejamento operacional da Administração, não estando previamente vinculada a unidades específicas.

6.11.2. No caso de aeronaves sob operação direta da DFNSP, a localização da base operacional será definida após tratativas entre a contratada e a Administração, podendo ser ajustada conforme necessidades estratégicas, devendo eventuais alterações ser previamente acordadas e formalizadas nos autos do processo, com a devida motivação.

6.11.3. As aeronaves sob gestão da DFNSP poderão ser deslocadas para outros estados, inclusive fora da Amazônia Legal, em situações de calamidade pública, urgência, missões humanitárias ou outras demandas institucionais, mediante prévia comunicação à contratada para adoção das providências legais, administrativas e operacionais cabíveis.

6.11.4. Nos casos de deslocamento para fora da Amazônia Legal, especialmente em situações de caso fortuito ou força maior, os custos associados à operação, incluindo horas de voo e demais despesas correlatas, serão suportados com recursos da Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASP), não sendo computados no escopo do Plano AMAS.

6.11.5. Para as aeronaves operadas no âmbito das Unidades Aéreas Públicas estaduais, será admitida a movimentação entre os estados da Amazônia Legal, sempre que necessário ao atendimento das operações ou demandas institucionais, devendo a contratada ser previamente informada quanto ao deslocamento, período de permanência e local de operação.

6.12. Condições para Início da Execução

6.12.1. A execução dos serviços terá início a partir da emissão da respectiva Ordem de Serviço/Ordem de Fornecimento (OS /OF), que deverá conter, no mínimo, a identificação da aeronave a ser mobilizada, o local da base de operação e a definição quanto à utilização de tripulação própria da contratada ou de operadores indicados pela Administração.

6.12.2. Previamente ao início da execução de cada OS/OF, a contratada deverá apresentar toda a documentação da(s) aeronave(s), devidamente regularizada e atualizada, comprovando sua plena condição de aeronavegabilidade e conformidade com a regulamentação da autoridade de aviação civil.

6.12.3. A contratada deverá comprovar, por meio de declaração formal, que possui sede, filial ou representação dotada de infraestrutura técnica adequada, bem como recursos humanos qualificados, em quantidade suficiente para assegurar a

adequada prestação dos serviços, incluindo suporte operacional, logístico e de manutenção, compatíveis com as localidades definidas na OS/OF.

6.12.4. As apólices de seguro aeronáutico, ou cópias autenticadas, deverão ser apresentadas previamente ao início da execução de cada OS/OF, como condição para mobilização da aeronave.

6.13. Regularidade Operacional e Responsabilidades da Contratada

6.13.1. A contratada deverá manter, durante toda a vigência contratual, a(s) aeronave(s) devidamente segurada(s), mediante contratação de seguro aeronáutico na modalidade casco e responsabilidade civil (RETAs ou equivalente), com cobertura abrangente contra incêndio, colisão, danos materiais e pessoais, incluindo tripulantes, passageiros, carga e terceiros, bem como demais eventos decorrentes de caso fortuito ou força maior.

6.13.2. A contratada será integralmente responsável por quaisquer danos ou acidentes que venham a vitimar seus empregados, prepostos, tripulantes, passageiros, servidores da Administração ou terceiros, quando da execução dos serviços, respondendo civil, administrativa e, quando couber, penalmente.

6.13.3. A execução dos serviços de manutenção, tanto preventiva quanto corretiva, bem como a gestão técnica e operacional das tripulações eventualmente disponibilizadas, serão de inteira responsabilidade da contratada.

6.13.4. Para fins de fiscalização, a contratada deverá manter registros atualizados de todos os profissionais alocados na execução contratual, incluindo comprovação de Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido e habilitações emitidas pela ANAC, assegurando que a necessária rotatividade de pessoal, inerente à atividade aeronáutica, não comprometa a continuidade, a segurança e a qualidade das operações.

6.14. Da Operacionalidade e da Ausência de Exclusividade Territorial

6.14.1. A CONTRATANTE detém o poder discricionário de determinar o emprego e a movimentação das aeronaves entre quaisquer pontos da Amazônia Legal, independentemente da base operacional originalmente atribuída, sempre que necessário ao atendimento do interesse público e à eficácia das missões da Força Nacional de Segurança Pública.

6.14.2. A eventual atuação de aeronave em área diversa daquela inicialmente prevista, inclusive em região de referência operacional, não gera direito a qualquer espécie de exclusividade territorial, indenização, compensação financeira ou reequilíbrio contratual, ressalvada hipótese expressamente prevista no instrumento contratual.

6.14.3. A medição e o faturamento dos serviços serão vinculados exclusivamente à aeronave efetivamente empregada na execução da missão, conforme parâmetros contratuais estabelecidos, independentemente da localização geográfica, da base de origem ou da jurisdição administrativa onde o voo tenha sido realizado.

6.14.4. A CONTRATADA deverá manter plena capacidade de operacionalização em múltiplas frentes de atuação, quando demandada pela Administração, assegurando, no mínimo:

- ◆ compartilhamento de informações meteorológicas relevantes à operação;
- ◆ disponibilização de suporte de solo básico em bases avançadas;
- ◆ coordenação logística compatível com operações descentralizadas;
- ◆ sem ônus adicional para a Administração, salvo previsão contratual específica.

6.14.5. A CONTRATANTE poderá, mediante justificativa operacional, determinar a realização de operações aéreas em qualquer localidade do território nacional, especialmente em situações de emergência, calamidade pública ou missões de apoio interestadual.

6.14.6. Nessas hipóteses, a contratada deverá ser previamente comunicada para adoção das providências necessárias, sendo os custos operacionais tratados conforme regras contratuais específicas.

6.14.7. Na hipótese de inexistência de infraestrutura própria da CONTRATADA na localidade designada, a operação poderá ser realizada a partir de base indicada pela CONTRATANTE, inclusive aquelas administradas por órgãos públicos, devendo a CONTRATADA adotar as providências necessárias à adequada execução das atividades.

6.14.8. Nas hipóteses excepcionais previstas nos itens anteriores, quando houver determinação formal da Administração para realização de operações fora das condições ordinárias de execução contratual inicialmente estabelecidas, e desde que tal situação implique custos adicionais extraordinários diretamente relacionados à mobilização operacional requerida, poderá ser avaliada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, nos termos do art. 124 da Lei nº 14.133/2021, mediante a celebração do correspondente termo aditivo.

6.14.8.1. A recomposição de que trata o item anterior ficará condicionada à prévia demonstração, pela contratada, da efetiva ocorrência dos custos adicionais, mediante apresentação de documentação comprobatória idônea, inclusive documentos fiscais, relatórios operacionais e demais elementos que evidenciem a vinculação direta das despesas à determinação administrativa excepcional.

6.14.8.2. Poderão ser considerados, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, exclusivamente os custos adicionais efetivamente incorridos e indispensáveis à execução da operação extraordinária, incluindo despesas operacionais, logísticas e administrativas locais diretamente relacionadas à mobilização excepcional, desde que devidamente justificadas e comprovadas.

6.14.8.3. Não será admitida a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão de custos inerentes ao risco ordinário da atividade contratada, especialmente aqueles relacionados à flexibilidade operacional, mobilidade regional, descentralização de operações, utilização de bases avançadas ou demais obrigações já compreendidas na execução regular do objeto.

6.14.8.4. A análise da eventual recomposição observará os princípios da razoabilidade, proporcionalidade, vantajosidade e economicidade, bem como as disposições do art. 124 da Lei nº 14.133/2021, não constituindo direito automático da contratada, ficando condicionada à avaliação técnica e administrativa da Administração e à formalização do correspondente termo aditivo.

6.14.9. A previsão de emprego excepcional das aeronaves em qualquer localidade do território nacional, nas hipóteses de emergência, calamidade pública ou missões de apoio interestadual, não amplia o objeto contratual nem o torna impreciso ou indefinido, caracterizando hipótese acessória e excepcional de execução, circunscrita aos mesmos parâmetros técnicos, quantitativos e financeiros já delimitados neste Estudo e no Termo de Referência, notadamente quanto ao quantitativo máximo de aeronaves e de horas de voo registrados na Ata de Registro de Preços. Trata-se, portanto, de cláusula de mobilidade operacional aplicável a objeto certo e determinado, qual seja, a disponibilização de capacidade aerotática para a Amazônia Legal e para a Força Nacional de Segurança Pública, e não de ampliação genérica e indeterminada do objeto contratual, não se configurando, no caso concreto, a hipótese de "contrato guarda-chuva".

6.14.9.1. Ressalta-se, ademais, que a ausência da previsão contratual para o emprego excepcional das aeronaves fora das condições ordinárias de execução comprometeria a própria efetividade do interesse público perseguido pela contratação, na medida em que poderia ensejar a recusa da contratada em atuar justamente nas hipóteses de maior gravidade e urgência, tais como emergências, calamidades públicas ou necessidade de apoio interestadual imediato, sob a alegação de ausência de previsão contratual para tanto. Tal cenário se mostraria incompatível com a natureza da atividade de segurança pública, que exige da Administração capacidade de resposta tempestiva e flexível diante de situações imprevisíveis, razão pela qual a manutenção da cláusula, associada aos mecanismos de recomposição econômico-financeira já tratados nos itens 6.14.8 e seguintes, revela-se necessária à salvaguarda do interesse público, e não um fator de imprecisão do objeto contratual.

6.15. Abastecimento e caminhão-tanque

6.15.1. Será de responsabilidade da CONTRATADA a gestão logística de apoio às aeronaves durante as operações, inclusive de abastecimento. Para isso, ela deverá disponibilizar um caminhão-tanque para cada aeronave, com capacidade de no mínimo 10.000 (dez mil) litros. Cada caminhão deverá ser capaz de transportar equipamentos e outros apetrechos necessários ao cumprimento das missões de apoio aéreo.

6.15.1.1. O caminhão tanque deverá estar equipado com sistema de rastreamento que permita o registro e envio, em tempo real, da localização do veículo em qualquer ponto do território nacional - a intervalos de até 20 (vinte) minutos, por meio de sinal de celular GSM/GPRS e via satélite, quando fora de cobertura de rede terrestre de telefonia celular, com possibilidade de troca de mensagens curtas de texto (200 caracteres), com acesso aos dados de rastreamento e às mensagens por meio de página segura da rede mundial de computadores, sendo concedido acesso ao CONTRATANTE com uso de senha individual.

6.15.1.2. Para a ampliação da segurança operacional em locais remotos, o caminhão tanque deverá contar com kit portátil de comunicação com Link IP de Internet por satélite, Banda Ka, *down/up* mínimos de 100Mbps/5Mbps, com franquia mensal de dados mínima de 500 Mb com cobertura em todo o país.

6.16. Gestão e Canais de Comunicação

6.16.1. Indicar responsável pela orientação, coordenação e acompanhamento dos serviços contratados, bem como pela resolução de quaisquer questões relativas ao contrato, objetivando a perfeita execução dos serviços, devendo para tanto manter atualizado os contatos telefônicos e e-mails junto a CONTRATANTE durante toda a vigência contratual.

6.16.2. Sempre que houver, por qualquer motivo, mudança de responsável, a CONTRATADA fica obrigada a informar à CONTRATANTE formalmente.

6.16.3. O órgão gerenciador indicará, por escrito, seus representantes legais (gestor/fiscal) junto à CONTRATADA, para coordenar a utilização das aeronaves

6.17. Do Diário de Bordo Eletrônico (eDB)

6.17.1. A solução contempla, ainda, o registro das horas de voo por meio de Diário de Bordo Eletrônico (eDB), com autorização vigente da ANAC para uso pelo operador, nos termos da Resolução ANAC nº 458/2017 e da Portaria nº 3.220 /SPO/SAR/2019, conforme requisito de qualificação técnica estabelecido na seção 4 deste Estudo. Os relatórios consolidados do sistema constituirão o documento oficial para a medição mensal das horas voadas, base do pagamento da contratação, sem prejuízo da utilização do horímetro de voo como instrumento de aferição e conferência.

6.17.2. O sistema deverá permitir ao Contratante acesso simultâneo, mediante perfil de visualização, para fins de fiscalização contratual, auditoria das horas efetivamente voadas e acompanhamento da disponibilidade técnica da aeronave.

6.17.3. Os custos de licenciamento do software, suporte técnico e treinamento básico dos pilotos do Contratante correrão por conta exclusiva da contratada, integrando os custos indiretos da hora de voo, não ensejando pleito de reequilíbrio econômico-financeiro sob esta rubrica.

6.17.4. O preenchimento do eDB será realizado pelos pilotos em comando vinculados ao Contratante, servindo os relatórios consolidados do sistema como documento oficial para a medição mensal das horas voadas e a apuração da franquia mínima garantida, sem prejuízo da utilização do horímetro de voo como instrumento de aferição e de eventual conferência.

6.17.4.1. Na hipótese de indisponibilidade temporária do sistema de eDB, a medição será realizada com base no horímetro de voo e no registro físico subsidiário, não podendo a falha do sistema fornecido pela contratada prejudicar o regular ateste e pagamento das horas efetivamente executadas.

6.18. Natureza da atividade a ser contratada

6.18.1. Conforme art. 2º da Portaria ME nº 7.828 de 2022 que estabelece normas complementares para o cumprimento do Decreto nº 10.193/2019:

Art. 2º Consideram-se atividades de custeio, para fins do disposto no art. 3º do Decreto nº 10.193, de 2019, aquelas diretamente relacionadas às atividades comuns a todos os órgãos e entidades que apoiam o desempenho de suas atividades institucionais, tais como:

I - fornecimento de combustíveis, energia elétrica, água, esgoto e serviços de telecomunicação;

II - os serviços de conservação, limpeza, jardinagem, mensageria, segurança, vigilância, transportes, informática, copeiragem, recepção, reprografia, telecomunicações e manutenção de prédios, equipamentos e instalações;

III - realizações de congressos e eventos, serviços de publicidade, serviços gráficos e editoriais;

IV - aquisição, locação e reformas de imóveis;

V - aquisição, manutenção e locação de veículos, máquinas e equipamentos; e

VI - aquisição de materiais de expediente.

Parágrafo único. O enquadramento do objeto da contratação como atividade de custeio deve considerar a natureza das atividades contratadas, conforme disposto neste artigo, e não a classificação orçamentária da despesa.

6.18.2. A presente contratação de aeronaves de asa rotativa para o Plano AMAS não se classifica como atividade de custeio administrativo, conforme os termos da Portaria SEGES/ME nº 7.828/2022. Diferentemente da locação comum, como a de veículos civis para transporte de pessoal, esta solução possui natureza finalística e estratégica.

6.18.3. A aeronave, neste contexto, não é um meio de transporte acessório, mas o próprio instrumento de execução da atividade-fim da Força Nacional e da COA/DFNSP. Trata-se de uma plataforma de missão aérea essencial para viabilizar o combate ao desmatamento e crimes conexos em regiões de difícil acesso, onde a mobilidade aérea é condição *sine qua non* para a operabilidade do Estado.

6.18.4. Por se tratar de um insumo operacional de alta complexidade e impacto direto na segurança pública e soberania nacional, a despesa afasta-se do conceito de manutenção administrativa comum.

6.18.5. Portanto, partindo da esplanação e classificação trazida pela referida Portaria, entende-se que a contratação do serviço não se constitui atividade de custeio.

6.19. Serviço contínuo

6.19.1. A contratação é classificada como **serviço contínuo**, conforme definido no art. 6º, inciso XV, da Lei nº 14.133/2021. A continuidade fundamenta-se na essencialidade das atividades previstas no Plano AMAS (Amazônia: Segurança e Soberania).

6.19.2. O policiamento e a fiscalização na Amazônia são atividades permanentes. Trata-se de compromisso de Estado que exige prontidão constante.

6.19.3. A logística envolvida (manutenção, seguros, certificações da ANAC e disponibilidade de horas de voo) requer um vínculo contratual estável para garantir que o suporte logístico não seja interrompido, o que é característico dos contratos de prestação de serviços continuados.

6.19.4. Considerando que o objeto visa prover meios de acesso a locais remotos para o combate a crimes ambientais e transfronteiriços na Amazônia Legal, a interrupção da disponibilidade aerotática comprometeria diretamente a missão institucional da Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASP) através da Força Nacional de Segurança Pública. A necessidade da Administração é permanente e sucessiva, visto que a fiscalização e a manutenção da soberania nacional em território amazônico não se esgotam em um evento isolado, exigindo prontidão operacional ininterrupta e suporte logístico de longo prazo.

6.20. Garantia da contratação

6.20.1. O adjudicatário prestará garantia no valor correspondente a 2% (dois por cento) do valor anual do Contrato, nos termos do art. 98, parágrafo único, da Lei nº 14.133/2021, que será liberada de acordo com as condições previstas neste Edital, conforme disposto no Capítulo II, do Título III, da Lei nº 14.133/2021, desde que cumpridas as obrigações contratuais.

6.21. Qualificação Econômico-Financeira

6.21.1. Nos termos do art. 69, inciso I, da Lei nº 14.133/2021, a comprovação da qualificação econômico-financeira dos licitantes será feita por meio da apresentação do balanço patrimonial e das demonstrações contábeis referentes aos dois últimos exercícios sociais. A norma permite ao gestor, mediante fundamentação, modular a exigência dos índices de forma a abranger mais de um exercício, ampliando a análise da saúde financeira do licitante em comparação à exigência prevista no art. 31 da Lei nº 8.666/1993.

6.21.2. Com base no Parecer nº 00017/2024/CNLCA/CGU/AGU, considera-se legítima a exigência de índices superiores a 1,00 nos dois últimos exercícios sociais, desde que devidamente justificada pela Administração, especialmente quando a contratação envolve execução contínua de serviços críticos.

6.21.3. No presente caso, trata-se da contratação de serviço continuado de locação de aeronaves de asas rotativas, caracterizada como solução integrada (full service), essencial para operações de segurança pública, combate a crimes ambientais e apoio a missões humanitárias. A natureza desta contratação impõe riscos relevantes relacionados à eventual

indisponibilidade de aeronaves, falhas na execução, acidentes ou descumprimento das obrigações contratuais. Dessa forma, a avaliação da capacidade econômico-financeira da licitante ao longo de dois exercícios distintos se mostra indispensável para garantir a continuidade operacional e a segurança jurídica do processo.

6.21.4. Considerando o disposto no art. 69, §4º, da Lei nº 14.133/2021, será exigida, nos dois últimos exercícios sociais, a comprovação de índices contábeis superiores a 1,00 nos indicadores de Liquidez Geral (LG), Solvência Geral (SG) e Liquidez Corrente (LC), demonstrando a capacidade da empresa de suportar os encargos financeiros decorrentes da contratação, bem como os custos operacionais, manutenção e seguro das aeronaves.

6.21.5. De forma complementar, caso a licitante apresente resultado igual ou inferior a 1,00 em algum desses índices, deverá comprovar capital mínimo integralizado equivalente a 10% (dez por cento) do valor estimado da contratação para o período de doze meses, assegurando que a empresa disponha de recursos suficientes para a execução dos serviços sem comprometer sua estabilidade financeira.

6.21.6. A utilização do capital social integralizado como parâmetro adicional justifica-se por conferir maior segurança à Administração quanto à efetiva capacidade econômico-financeira da licitante, visto que o capital social representa recursos efetivamente disponíveis para suportar os encargos da execução contratual, enquanto índices contábeis ou patrimônio líquido podem incluir ativos de baixa liquidez ou ajustes contábeis sem disponibilidade imediata.

6.22. Qualificação Técnico-Operacional

6.22.1. Considerando a complexidade e criticidade da prestação de serviços continuados de locação de aeronaves de asas rotativas, será exigida da licitante a comprovação de aptidão para execução de serviço similar, de complexidade tecnológica e operacional equivalente ou superior à do objeto desta contratação, por meio da apresentação de certidões ou atestados emitidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado.

6.22.2. Para fins da comprovação de que trata este subitem, os atestados deverão dizer respeito a contrato(s) executado(s) com as seguintes características mínimas:

6.22.2.1. contrato(s) que comprove(m) a experiência mínima de 01 (um) ano de operações aéreas realizadas na região da Amazônia Legal, em períodos sucessivos ou não, sendo aceito o somatório de atestados de períodos diferentes;

6.22.2.2. A comprovação deverá ser apresentada por meio de documentação que evidencie a execução anterior ou em andamento de contratos similares, considerando as condições de isolamento geográfico, limitações de infraestrutura, variabilidade climática e exigência logística, incluindo informações sobre:

- a) modelo de aeronave;
- b) período de execução;
- c) objeto e escopo dos contratos;
- d) nome do contratante ou órgão público/privado atendido;

6.22.3. A exigência de comprovação de experiência operacional na região da Amazônia Legal não se destina a restringir a competitividade do certame, tampouco a privilegiar operadores locais, mas sim a assegurar que a empresa licitante detenha capacidade organizacional previamente testada em ambiente operacional de elevada complexidade sistêmica, compatível com o objeto da contratação.

6.22.4. A operação aérea na Amazônia Legal apresenta condições singulares e significativamente distintas de outros cenários nacionais, caracterizadas, entre outros fatores, por:

- extensas áreas remotas, com baixa ou inexistente infraestrutura aeroportuária;
- operação frequente em pistas não preparadas ou com limitações operacionais;
- elevada umidade e temperaturas que impactam diretamente a performance das aeronaves (“high and hot”);
- logística complexa de abastecimento, manutenção e suprimentos, muitas vezes dependente de cadeias multimodais;
- necessidade de planejamento avançado de manutenção em campo, com limitação de suporte técnico local;
- restrições operacionais decorrentes de áreas ambientalmente sensíveis e terras indígenas;

- necessidade de elevada autonomia operacional e capacidade de resposta em cenários críticos.

6.22.5. Nesse contexto, a execução contratual não depende exclusivamente da qualificação individual de tripulantes, mas sobretudo da capacidade estruturada da empresa, envolvendo:

- sistemas de gestão operacional e logística;
- planejamento e execução de manutenção em ambientes remotos;
- gestão de suprimentos (combustível, peças, insumos) em locais de difícil acesso;
- protocolos de segurança operacional adaptados à realidade amazônica;
- coordenação com múltiplos atores institucionais (forças de segurança, órgãos ambientais, comunidades locais).

6.22.6. Assim, a exigência ora estabelecida visa comprovar que a licitante possui experiência institucional consolidada na operação nesse tipo de ambiente, reduzindo riscos de descontinuidade, falhas logísticas, indisponibilidade de aeronaves e incidentes operacionais.

6.22.7. Importante destacar que não se trata de exigência relativa à experiência individual de pilotos ou tripulações, mas sim de demonstração da capacidade técnico-operacional da empresa enquanto organização, em linha com o disposto na Lei nº 14.133/2021, que autoriza a exigência de qualificação técnica compatível com a complexidade do objeto.

6.22.8. Adicionalmente, a medida está alinhada aos princípios da eficiência, segurança da contratação e continuidade do serviço público, tendo em vista que a eventual contratação de empresa sem experiência comprovada nesse ambiente específico poderia acarretar:

- aumento significativo do risco operacional;
- atrasos na mobilização e implantação das bases;
- falhas na logística de abastecimento e manutenção;
- redução da disponibilidade das aeronaves;
- comprometimento das missões de segurança pública e proteção ambiental.

6.22.9. Dessa forma, a exigência mostra-se **tecnicamente necessária, proporcional e devidamente justificada**, não configurando restrição indevida à competitividade, mas sim requisito essencial para assegurar a adequada execução do objeto.

6.23. Prazo de vigência contratual

6.23.1. O prazo de vigência da contratação é de 24 (**vinte e quatro**) meses contados da data da assinatura do contrato, prorrogável sucessivamente por até 10 anos, na forma dos artigos 106 e 107 da Lei nº 14.133, de 2021.

6.23.2. A prorrogação contratual ficará condicionada à comprovação da vantajosidade dos preços e do interesse da Administração, mediante avaliação da execução contratual, manutenção da natureza continuada do serviço, regularidade da prestação, interesse das partes e preservação das condições de habilitação, bem como à inexistência de registros impeditivos no CADIN.

6.23.3. A prorrogação não constitui direito subjetivo do contratado, dependendo de juízo discricionário da Administração.

6.23.4. O contrato não poderá ser prorrogado quando o CONTRATADO tiver sido penalizado nas sanções de declaração de inidoneidade ou impedimento de licitar e contratar com poder público, observadas as abrangências de aplicação.

6.23.5. O prazo inicial de 24 (vinte e quatro) meses, com possibilidade de prorrogação por até 10 (dez) anos, nos termos dos arts. 106 e 107 da Lei nº 14.133/2021, justifica-se pela natureza contínua e estratégica dos serviços de apoio aéreo, que demandam estabilidade operacional e planejamento de longo prazo.

6.23.6. A prorrogação permite a continuidade dos serviços, a redução de custos administrativos com novos certames e a amortização dos investimentos necessários à mobilização de aeronaves, estrutura logística e manutenção, especialmente em ambiente de elevada complexidade como a Amazônia Legal.

6.23.7. Adicionalmente, assegura maior eficiência e alinhamento com a execução do Plano AMAS, cuja implementação é gradual e plurianual. Ressalta-se que as prorrogações estarão condicionadas à comprovação de vantajosidade e ao adequado desempenho da contratada, em observância ao interesse público.

6.24. Da Vedação à Utilização da Ata de Registro de Preços por Órgãos e Entidades Não Participantes

6.24.1. Fica **VEDADA a utilização da Ata de Registro de Preços por órgãos e entidades não participantes**, nos termos da legislação vigente, em razão das especificidades técnicas, operacionais e contratuais do objeto.

6.24.2. A presente contratação possui caráter altamente especializado e sensível, envolvendo a prestação de serviços continuados de apoio aéreo, com requisitos rigorosos de segurança de voo, disponibilidade operacional, manutenção aeronáutica e conformidade regulatória, o que demanda planejamento detalhado e acompanhamento contínuo pela Administração contratante.

6.24.3. A solução está diretamente vinculada ao Plano Amazônia: Segurança e Soberania (Plano AMAS), cuja execução se dará de forma gradual e escalonada, com base em planejamento próprio da Administração e condicionada à disponibilidade de recursos provenientes de financiamento específico. Nesse contexto, a utilização da ata por órgãos não participantes poderia comprometer a gestão dos quantitativos registrados, prejudicando a implementação planejada da capacidade aérea.

6.24.4. A eventual adesão por terceiros poderia, ainda, gerar pressão indevida sobre a capacidade operacional da contratada, afetando a disponibilidade dos meios aéreos destinados ao atendimento das demandas prioritárias da Administração gerenciadora, com potencial impacto na continuidade e na qualidade dos serviços.

6.24.5. Adicionalmente, a vedação justifica-se pela necessidade de manutenção da padronização operacional e do controle centralizado da execução, tendo em vista que a contratação envolve integração logística, gestão da aeronavegabilidade continuada e coordenação de operações em ambiente de elevada criticidade.

6.24.6. Sob o aspecto jurídico, a vedação encontra amparo no princípio da motivação administrativa e da supremacia do interesse público, bem como na faculdade conferida à Administração de limitar a utilização da ata, quando devidamente justificado, conforme entendimento consolidado dos órgãos de controle.

6.24.7. Dessa forma, a restrição à adesão por órgãos e entidades não participantes constitui medida necessária para assegurar a adequada execução do objeto, preservar o equilíbrio contratual e garantir o atendimento prioritário das demandas institucionais, em consonância com os princípios da eficiência, planejamento e segurança da contratação.

6.25. Prorrogação da Vigência da Ata de Registro de Preços e Gestão dos Quantitativos

6.25.1. Considerando que a presente contratação será realizada por meio do Sistema de Registro de Preços (SRP), **prevê-se, de forma expressa, a possibilidade de prorrogação da vigência da Ata de Registro de Preços, bem como a renovação dos quantitativos originalmente registrados**, observadas as condições legais e regulamentares aplicáveis.

6.25.2. A prorrogação da vigência da ata poderá ser realizada, nos termos da Lei nº 14.133/2021 e do Decreto nº 11.462/2023, **desde que comprovada a vantajosidade dos preços registrados**, a manutenção das condições de mercado e o interesse da Administração na continuidade das contratações.

6.25.3. A renovação dos quantitativos registrados tem por finalidade assegurar a continuidade da política pública e da implantação gradual da solução, permitindo a recomposição dos saldos da ata para atendimento das demandas supervenientes, especialmente no contexto de expansão escalonada da capacidade operacional prevista no Plano AMAS.

6.25.4. A eventual renovação dos quantitativos ficará condicionada à demonstração de que os preços permanecem compatíveis com o mercado, podendo a Administração promover negociação com o fornecedor registrado, de modo a preservar a economicidade e a vantajosidade da contratação.

6.25.5. A formalização da prorrogação da vigência e da renovação dos quantitativos deverá constar expressamente na Ata de Registro de Preços e em seus instrumentos convocatórios, garantindo transparência, segurança jurídica e previsibilidade aos licitantes.

6.25.6. Durante a vigência da ata, inclusive em caso de prorrogação e renovação dos quantitativos, as contratações serão realizadas de forma parcelada e sob demanda, por meio da emissão de Ordens de Serviço/Fornecimento, em consonância com o planejamento operacional da Administração.

6.25.7. Ressalta-se que a Administração não se obriga a contratar a totalidade dos quantitativos registrados ou renovados, mantendo-se a natureza estimativa do registro de preços, o que confere maior flexibilidade diante de eventuais variações orçamentárias ou replanejamento das ações institucionais.

6.25.8. A previsão de prorrogação da vigência e renovação dos quantitativos registrados reflete o compromisso com a eficiência administrativa, a continuidade do serviço público e a adequada gestão dos recursos, especialmente em contratações de natureza estratégica e de implementação progressiva, como no âmbito do Plano AMAS.

6.26. Não Adoção de Condições de Pagamento Semelhantes ao Setor Privado

6.26.1. A Administração Pública está sujeita a um conjunto rigoroso de normas e procedimentos financeiros, estabelecidos pela legislação vigente, como a Lei de Responsabilidade Fiscal e as diretrizes orçamentárias. Esses regulamentos definem prazos e condições de pagamento específicos, que visam garantir a legalidade, a transparência e o controle dos gastos públicos. A adoção de condições de pagamento típicas do setor privado poderia comprometer o cumprimento dessas normas.

6.26.2. Os pagamentos na Administração Pública devem ser planejados e previsíveis, de modo a assegurar a adequada execução orçamentária e financeira. Condições de pagamento do setor privado, que podem incluir antecipações ou liquidações imediatas, poderiam desestabilizar esse planejamento, dificultando a gestão eficiente dos recursos públicos e comprometendo outras obrigações financeiras do órgão.

6.26.3. Pagamentos antecipados ou imediatos aumentam os riscos de inadimplência e fraudes. Na Administração Pública, o pagamento é geralmente condicionado à verificação e aceitação formal dos bens ou serviços, reduzindo os riscos de quitação por produtos ou serviços que não atendam às especificações contratuais ou de fornecedores que não cumpram integralmente suas obrigações.

6.26.4. Condições de pagamento diferenciadas poderiam favorecer indevidamente certos fornecedores, comprometendo a competitividade e a igualdade de condições no processo licitatório. Regras de pagamento uniformes garantem tratamento equitativo a todos os participantes, promovendo justiça e transparência na contratação.

6.26.5. Assim, a não adoção de condições de pagamento semelhantes às do setor privado é justificada pela necessidade de observar normas e procedimentos públicos, garantir previsibilidade orçamentária, proteger o interesse público, mitigar riscos de inadimplência e fraudes, assegurar competitividade e igualdade de condições, e salvaguardar os recursos públicos. Essa abordagem assegura uma gestão financeira responsável, eficiente e transparente, em conformidade com a realidade da Administração Pública.

6.27. Garantia dos Serviços

6.27.1. Não se aplica à presente contratação a especificação de garantia contratual do serviço, complementar à garantia legal prevista na Lei nº 8.078, de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), de que trata o art. 9º, parágrafo único, alínea "d", da Instrução Normativa SEGES/ME nº 81, de 2022. A solução adotada consiste na disponibilização continuada de aeronaves sob o regime full service, mensurada e recebida mensalmente com base nas horas de voo efetivamente utilizadas, sem que exista um marco único de recebimento definitivo do objeto ao qual se possa vincular um prazo de garantia contratual complementar, distinto da prestação recorrente do serviço ao longo de toda a vigência contratual. A adequação contínua da prestação, nesse contexto, já é assegurada por mecanismos próprios da solução, e não por um instituto de garantia pós-entrega: o seguro aeronáutico completo, com cobertura de casco e responsabilidade civil, a ser mantido pela contratada durante toda a execução contratual; a manutenção preventiva e corretiva das aeronaves, embutida no preço unitário por hora de voo do Item 1; e a fiscalização contínua da prestação, com recebimentos provisório e definitivo mensais vinculados à efetiva disponibilidade e ao desempenho operacional das aeronaves. Ressalta-se que a ausência de especificação contratual complementar não afasta a incidência da garantia legal prevista no Código de Defesa do Consumidor, que opera independentemente de previsão expressa nos instrumentos desta contratação.

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

7.1. Dimensionamento de quantitativo

7.1.1. O Plano AMAS prevê a locação de **10 (dez) aeronaves**, sendo 09 (nove) destinadas aos estados da Amazônia Legal (Amazonas, Amapá, Acre, Mato Grosso, Maranhão, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins) e 01 (uma) aeronave para uso exclusivo da Diretoria da Força Nacional (COA/DFNSP), com maior autonomia e potência para coordenação regional.

7.1.2. A especificação de aeronave distinta para a Força Nacional (Item 01) justifica-se pela sua área de atuação ampliada, que abrange simultaneamente todos os estados da Amazônia Legal.

7.1.3. Quanto às quantidades de horas de voo, foi feito um levantamento de média de horas de voo para os Estados da Amazônia Legal e para a Força Nacional de Segurança Pública com os seguintes resultados:

7.1.3.1. A diretoria da Força Nacional de Segurança Pública fez um recorte de suas operações aéreas em seu período de utilização plena desse vetor, nos anos de 2014 a 2016:

Fonte: Coordenação de Aviação da DFNSP

ANO	HORAS VOADAS	PERÍODO (MESES)	MÉDIA MENSAL (HORAS/VOO)
2014	300	6	50
2015	290	10	29
2016	446	12	37.2
MÉDIA MENSAL			38.7

7.1.3.2. O Centro Integrado de Operações Aéreas de Estado da Secretaria de Segurança Pública de Tocantins (CIOPAER/SSP-TO) encaminhou os seguintes dados:

Fonte: CIOPAER/SSP-TO

ANO	MÉDIA MENSAL (HORAS/VOO)
2023	14.7
2024	22.2
MÉDIA MENSAL	18.4

7.1.3.3. O Grupamento Aéreo da Secretaria de Estado da Polícia Militar de Tocantins (GRAER/PMTO) encaminhou os seguintes dados:

Fonte: GRAER/PMTO

ANO	MÉDIA MENSAL (HORAS DE VOO)
2024	7.8
2025	12.4
MÉDIA MENSAL	10.1

7.1.3.4. O Centro Integrado de Operações Aéreas da Secretaria de Segurança Pública de Mato Grosso (CIOPAER/SSP-MT) enviou os seguintes dados:

Fonte: CIOPAER/SSP-MT

PREFIXO	MÉDIA MENSAL (HORAS/VOO) (2023)	MÉDIA MENSAL (HORAS/VOO) (2024)	MÉDIA MENSAL (HORAS DE VOO) (2025)
Águia 02 PP-MMT	16.8	27.0	22.9
Águia 03 PR-GMT	15.7	36.7	19.6
Águia 04 PP-CMT	25.5	27.4	32.1
Águia 05 - PS-SMT	25.1	22.2	33.3

MÉDIA MENSAL	20.8	28.3	27
---------------------	-------------	-------------	-----------

7.1.3.5. O Grupamento de Radiopatrulhamento Aéreo da Polícia Militar do Amazonas (GRAER/PMAM) informou que hoje as aeronaves que eram operadas pela mesma, hoje são operadas pela SSP daquele estado, repassando as horas de voo de sua atuação anterior:

Fonte: GRAER/PMAM

ANO	MÉDIA MENSAL (HORAS/VOO)
2010	36.6
2011	30.9
2012	31.1
MÉDIA MENSAL	32.9

7.1.3.6. O Grupamento Tático Aéreo da Secretaria de Segurança Pública do Amapá (GTA/AP) informou as horas de voo de sua aeronave de prefixo PR-GAP:

Fonte: GTA/AP

ANO	MÉDIA MENSAL (HORAS/VOO)
2023	32.8
2024	37.2
2025	45.0
MÉDIA MENSAL	38.0

7.1.3.7. O Centro Tático Aéreo da Secretaria de Segurança Pública do Maranhão informou que sua média de horas de voo por aeronave é de 46.8, possuindo, atualmente, 04 (quatro) aeronaves locadas.

7.1.4. A equipe técnica constatou que os estados com menor quantidade de horas voadas enfrentaram indisponibilidade de aeronaves em decorrência de manutenções programadas ou corretivas. Por outro lado, o estado do Maranhão, que apresentou maior utilização, registrou baixa indisponibilidade, em razão de seu contrato possuir características semelhantes ao objeto deste certame, com locação remunerada por hora de voo, o que permitiu maior flexibilidade operacional e disponibilidade contínua das aeronaves.

7.1.5. Considerando esse cenário e visando atender plenamente ao escopo do Plano AMAS, especialmente quanto ao fortalecimento da capacidade aerotática da Força Nacional e dos estados da Amazônia Legal, definiu-se a contratação de 540 horas de voo anuais por aeronave. Este quantitativo corresponde a uma média de 45 horas/mês, aproximando-se do desempenho observado no Maranhão (46,8 horas/mês), contribuindo para elevar a capacidade operacional a um nível adequado e alinhado aos objetivos estratégicos do plano.

7.1.6. Ressalta-se que os estados de Rondônia, Pará e Acre não encaminharam respostas aos questionamentos formulados pela equipe técnica. Além disso, o estado de Roraima não possui Unidade Aérea Pública (UAP), de modo que a cessão de aeronave a este ente federativo representa um importante legado à sociedade, viabilizando apoio à futura criação de uma UAP local e ampliando a cobertura de segurança e fiscalização na região.

7.1.7. As memórias de cálculo correspondentes à estimativa das quantidades de horas de voo a serem contratadas, incluindo as fontes, séries históricas e parâmetros adotados para cada ente federado e para a Força Nacional de Segurança Pública, estão consolidadas nos itens 7.1.3 a 7.1.6 deste Estudo, restando atendido o disposto no art. 18, §1º, inciso IV, da Lei nº 14.133/2021, e no art. 9º, inciso V, da Instrução Normativa SEGES/ME nº 58/2022.

7.2. Consolidação dos Quantitativos

7.2.1. A definição das quantidades a serem contratadas deve levar em conta o tamanho da região de cada estado a ser contemplado com a operação da aeronave e a grande demanda de emprego dos helicópteros para aumentar a capacidade aerotática da Força Nacional de Segurança Pública e dos estados da Amazônia Legal com maior esforço no combate aos crimes ambientais e conexos, dentro do escopo do Plano AMAS - Segurança e Soberania. Alinhados aos objetivos estratégicos do PPCDAM, com demanda de maior emprego das aeronaves ocorrerá no combate ao desmatamento ilegal na Amazônia e combate ao Crime Organizado na região (conexos aos ambientais).

7.2.2. Considerando as peculiaridades de cada estado da Amazônia Legal e as dificuldades logísticas de traslado de aeronaves e equipe entre eles, bem como as limitações de efetivo, mas mantendo capacidade operacional que não comprometa as operações, seriam necessárias entre 10 (dez) aeronaves (uma por estado da Amazônia Legal e uma para a Diretoria da Força Nacional de Segurança Pública).

7.2.3. Além das aeronaves, devem ser fornecidos caminhões-tanque para transporte de combustível (um por aeronave), visto que grande parte das operações ocorrem afastadas dos locais com abastecimento comercial, desse modo, reduz-se a movimentação e aumento de custo das ações. O número de caminhões deve ser igual ao de aeronaves, permitindo pleno atendimento quando do emprego dos helicópteros nas áreas remotas. A movimentação mais lenta do meio pode ser feita quando parte das aeronaves se encontra em locais com abastecimento, reduzindo o atraso no início de operações remotas.

7.2.4. Tais equipamentos irão suprir as demandas logísticas de abastecimento nas missões institucionais, conforme já apontadas no Tópico 6 (Descrição da solução como um todo).

Quantidade de Aeronaves	Total por ano de Horas de Voo	Total da Vigência de 24 meses de Horas de Voo
1 (COA/DFNSP)	540	1.080
1 (Roraima)	540	1.080
1 (Amapá)	540	1.080
1 (Amazonas)	540	1.080
1 (Pará)	540	1.080
1 (Maranhão)	540	1.080
1 (Acre)	540	1.080
1 (Rondônia)	540	1.080
1 (Mato Grosso)	540	1.080
1 (Tocantins)	540	1.080
Total: 10 Aeronaves	5.400 (total das 10 aeronaves)	10.800 (total das 10 aeronaves)

7.2.5. O prazo de vigência inicial da contratação é de 24 (vinte e quatro) meses, contados da data da assinatura do contrato, prorrogável sucessivamente por até 10 (dez) anos, na forma dos artigos 106 e 107 da Lei nº 14.133, de 2021, de modo a guardar estrito alinhamento com o cronograma plurianual de execução e financiamento estruturado do Plano AMAS.

7.2.6. Do Piloto Comercial - Comandante e Mecânico de Aeronaves

Piloto Comercial - Comandante	Mecânico de Aeronaves
1 (Roraima)	1 (Roraima)
1 (Amazonas)	1 (Amazonas)
1 (Acre)	1 (Acre)
-	1 (Amapá)
-	1 (Pará)
-	1 (Maranhão)
-	1 (COA/DFNSP)
-	1 (Rondônia)
-	1 (Mato Grosso)
-	1 (Tocantins)
Total: 3	Total: 10

7.2.6.1. A quantidade de 3.240 (três mil duzentas e quarenta) horas estimada para o Item 2 (Prestação de Serviços de Piloto Comandante de Aeronave / por demanda) decorre da necessidade de disponibilização de

piloto comandante exclusivamente para as aeronaves destinadas aos Estados de Roraima, Amazonas e Acre, conforme tabela constante do item 7.2.6, por não disporem de tripulação própria, correspondendo a 1.080 (mil e oitenta) horas de voo por aeronave ao longo dos 24 (vinte e quatro) meses de vigência inicial (540 horas /ano x 2 anos), totalizando 3.240 horas para as 3 (três) aeronaves, em estrita correspondência com o quantitativo de horas de voo estimado para tais aeronaves no item 7.2.4.

7.2.6.2. Os serviços de mecânico de aeronaves, indicados na tabela do item 7.2.6 para as 10 (dez) aeronaves, encontram-se compreendidos na manutenção preventiva e corretiva embutida no preço unitário por hora de voo do Item 1 (Locação de Aeronave - Helicóptero do tipo B2 ou Superior em potência), na forma já demonstrada no item 6.1.1.1 deste Estudo, não compondo item de cobrança autônomo, de modo que a quantidade estimada para o Item 1 abarca a totalidade dos serviços de manutenção e suporte técnico necessários à execução do objeto, restando atendida a integralidade dos serviços envolvidos no modelo full service.

7.2.7. A escala de serviço da tripulação usualmente em contratações desta espécie é de 15 (quinze) dias ininterruptos, motivo pelo qual sugere-se esta escala aos profissionais dedicados pela empresa, ficando a cargo da mesma outra forma de regime de trabalho, desde que não contrarie a legislação aeronáutica nem as leis trabalhistas.

7.3. Tabela com quantidades a serem contratadas:

ITEM	DESCRIÇÃO	CATSER	UNDADE	QUANTIDADE
01	Locação de Aeronave - Helicóptero do tipo B2 ou Superior	14680	hora	10.800
02	Prestação de Serviços de Piloto Comandante de Aeronave / por demanda	25275	hora	3.240

8. Estimativa do Valor da Contratação

[Conteúdo Sigiloso | Justificativa: Conforme Relatório de Pesquisa de Preços e Nota Técnica nº 57/2026 (35669983), com fulcro no art. 24 da Lei nº 14.133/2021 e art. 10 da IN 65 /2021.]

9. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

9.1. Considerando o escopo da presente contratação, locação de **10 aeronaves de asas rotativas** distribuídas entre os estados da Amazônia Legal (Roraima, Amapá, Amazonas, Pará, Maranhão, Acre, Rondônia, Mato Grosso e Tocantins), a análise da viabilidade do parcelamento da licitação por itens evidencia **diversas limitações e riscos operacionais e administrativos**, que fundamentam a decisão de não dividir o certame em múltiplos itens.

9.1.1. Complexidade na gestão contratual e operacional

9.1.1.1. A divisão por itens, ou seja, a criação de um item para cada aeronave, implicaria que cada unidade operacional teria um fornecedor distinto, gerando significativa complexidade na coordenação das operações, manutenção, planejamento de escalas e logística de abastecimento. Tal estrutura aumentaria a probabilidade de conflitos contratuais e dificuldades de coordenação entre diferentes operadores, comprometendo a eficiência da execução do Plano AMAS.

9.1.2. Rigidez geográfica e risco de alteração de objeto

9.1.2.1. Ao vincular cada aeronave a um estado específico, presume-se que a operação de voo ocorrerá exclusivamente naquele estado. Entretanto, o planejamento operacional previsto no ETP prevê a possibilidade de deslocamento de aeronaves entre estados, em casos de calamidade, emergências ou necessidade estratégica.

9.1.2.2. Com a licitação parcelada, haveria incerteza quanto ao valor a ser pago caso uma aeronave de um estado opere em outro, dado que cada item teria proposta de preço distinta. Isso poderia gerar contestações contratuais, além de representar risco de alteração do objeto original, caso a administração precise requisitar deslocamento de aeronaves fora do estado de origem.

9.1.3. **Gestão da franquia de horas de voo e utilização intercambiável**

9.1.3.1. A lógica operacional adotada no contrato único permite que a franquia mínima de horas de voo (40 horas/mês por aeronave) seja tratada de forma cumulativa e intercambiável, totalizando 400 horas/mês para as 10 aeronaves. Essa flexibilidade garante à administração a possibilidade de alocar horas de acordo com a demanda operacional real, otimizando o uso das aeronaves e evitando desperdício de recursos.

9.1.3.2. Em caso de licitação parcelada, a franquia de horas ficaria vinculada a cada item, limitando a capacidade de ajuste operacional e criando situações em que uma aeronave poderia exceder a franquia enquanto outra permanece subutilizada, gerando pagamentos inadequados ou necessidade de reajuste contratual.

9.1.4. **Acúmulo de horas franquia**

9.1.4.1. O contrato único permite que as horas não utilizadas em um mês sejam acumuladas e contabilizadas no total das aeronaves, independentemente de qual aeronave realizou o voo. Essa prática aumenta a eficiência na gestão das horas contratadas e assegura que a administração maximize o uso do recurso disponível. A divisão por itens impediria a soma total das horas entre diferentes fornecedores, reduzindo a flexibilidade operacional.

9.1.5. **Racionalidade econômica e atração de concorrentes**

9.1.5.1. A contratação de todas as aeronaves em um único item garante economia de escala, simplifica o processo licitatório e facilita a análise das propostas, evitando comparações entre itens heterogêneos com diferentes preços e condições. Além disso, promove maior previsibilidade de receita para o operador, incentivando a participação de empresas qualificadas e especializadas no certame, o que poderia ser prejudicado caso cada aeronave seja licitada separadamente.

9.1.6. **Levantamento de mercado**

9.1.6.1. O estudo de mercado realizado demonstrou a existência de empresas especializadas e qualificadas capazes de atender a demanda global de 10 aeronaves. Essas empresas possuem experiência comprovada na locação de aeronaves com operação interestadual, manutenção conforme normas da ANAC, tripulação qualificada para operações de serviços aéreos e capacidade econômico-financeira para suportar contratos de grande porte. Dessa forma, não há impedimento para a celebração de um contrato único, garantindo a execução contínua e eficiente das missões previstas no Plano AMAS.

9.1.7. **Conclusão técnica e administrativa**

9.1.7.1. Diante das ponderações apresentadas, conclui-se que a divisão por itens não se mostra viável. Os riscos operacionais, administrativos e financeiros associados ao parcelamento superam eventuais benefícios. A solução mais adequada é a contratação de um único item contemplando as 10 aeronaves, garantindo:

9.1.7.2. Flexibilidade operacional na alocação de aeronaves entre os estados;

- ♦ Otimização das horas de voo contratadas;
- ♦ Simplificação da gestão contratual e administrativa;
- ♦ Redução de riscos de contestações e necessidade de alterações contratuais;
- ♦ Maior atratividade do certame para fornecedores especializados.

9.1.7.3. Em síntese, o **contrato único com 10 aeronaves** assegura maior **eficiência, segurança jurídica e operacional**, além de estar alinhado aos objetivos estratégicos do **Plano AMAS**, promovendo atendimento célere e contínuo das demandas de segurança pública e fiscalização ambiental na Amazônia Legal.

9.2. Da justificativa de agrupamento dos Itens 1 e 2 (Grupo 1)

9.2.1. Além da inviabilidade de parcelamento por aeronave, demonstrada nos itens precedentes, a presente contratação prevê a adjudicação por grupo de itens (Grupo 1), compreendendo o Item 1 (Locação de Aeronave - Helicóptero do tipo B2 ou Superior em potência) e o Item 2 (Prestação de Serviços de Piloto Comandante de Aeronave / por demanda), nos termos dos §§1º e 2º do art. 82 da Lei nº 14.133/2021.

9.2.2. A adjudicação por item, de forma isolada, mostra-se inviável e tecnicamente desvantajosa, considerando que: (a) a prestação de serviços de piloto comandante está diretamente vinculada à disponibilização da aeronave para as unidades federativas que não dispõem de tripulação própria, conforme demonstrado no item 7.2.6, de modo que a contratação do Item 2 por fornecedor diverso do Item 1 inviabilizaria a unidade de comando operacional, a padronização dos procedimentos de segurança de voo e a responsabilização integrada pela operação da aeronave; (b) a cisão entre fornecedores distintos para a aeronave e para a tripulação ampliaria os riscos de descoordenação operacional, em prejuízo à continuidade e à segurança das missões de segurança pública; (c) a contratação integrada sob um único fornecedor por grupo permite economia de escala e redução de custos de transação, sem prejuízo da manutenção de preços unitários distintos para cada item, assegurando o controle individualizado de cada parcela do objeto.

9.2.3. Em atendimento ao art. 82, §2º, da Lei nº 14.133/2021, conta no edital o critério de aceitabilidade de preços unitários máximos para os Itens 1 e 2 do Grupo 1, de modo a evitar a oferta de preços inexequíveis ou abusivos em qualquer dos itens componentes do grupo, ainda que vantajosa a proposta para o grupo como um todo.

9.2.4. Por fim, ressalta-se que, nos termos do art. 82, §3º, da Lei nº 14.133/2021, eventual contratação posterior de item específico constante do Grupo 1, de forma isolada, exigirá prévia pesquisa de mercado e demonstração de sua vantagem para a Administração.

10. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

10.1. No presente certame, o escopo da contratação prevê de forma consolidada o fornecimento das aeronaves de asas rotativas, manutenção preventiva e corretiva, abastecimento de combustível e seguro aeronáutico, de modo a assegurar a plena operacionalidade das aeronaves para atendimento às demandas da Diretoria da Força Nacional de Segurança Pública e dos Estados da Amazônia Legal.

10.1.1. Ausência de contratações externas correlatas

10.1.1.1. Considerando que todos os serviços essenciais à operação das aeronaves estão incluídos no contrato principal, não se identificam, no momento, contratações externas correlatas ou interdependentes necessárias para a execução do objeto. A contratação única garante que a Administração Pública disponha de um pacote completo de serviços, evitando dependência de terceiros e riscos associados à coordenação entre contratos distintos.

10.1.2. Integração operacional dentro do contrato

10.1.2.1. Apesar de não haver contratações externas, é imprescindível destacar que a execução do contrato envolve múltiplas obrigações correlatas internamente: fornecimento da aeronave, manutenção, combustível e seguro. A coordenação integrada desses elementos é essencial para garantir:

- Disponibilidade contínua das aeronaves, sem interrupções operacionais;
- Segurança e conformidade regulatória, conforme RBAC 90 a 91, 133 e 135, e demais normas da ANAC;
- Gestão eficiente das horas de voo, assegurando o cumprimento do plano anual;
- Mitigação de riscos financeiros e operacionais, considerando os custos fixos e a demanda variável ao longo do ano.

10.1.3. Benefícios do contrato consolidado

10.1.3.1. A concentração de todas as obrigações em um único contrato:

- Simplifica a gestão administrativa e operacional;

- Permite flexibilidade na alocação das aeronaves entre os estados da Amazônia Legal;
- Reduz o risco de inadimplemento ou incompatibilidade entre diferentes fornecedores;
- Garante previsibilidade de custos e cobertura integral de seguros e manutenção.

10.1.4. Conclusão técnica

10.1.4.1. Dessa forma, a contratação única com fornecimento completo de aeronave, manutenção, combustível e seguro atende integralmente às necessidades operacionais da Força Nacional e dos Estados da Amazônia Legal. Não se identificam contratações externas correlatas necessárias, sendo esta solução economicamente eficiente, operacionalmente viável e juridicamente segura, proporcionando continuidade, flexibilidade e mitigação de riscos ao Plano AMAS.

11. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

11.1. Alinhamento Estratégico do Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP)

11.1.1. A presente contratação encontra-se alinhada aos objetivos estratégicos da Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASP/MJSP), em especial no que se refere ao aperfeiçoamento da coordenação estratégica e à integração dos órgãos de segurança pública, por meio do fortalecimento das capacidades operacionais e da atuação conjunta entre os entes federativos.

11.1.2. No âmbito do planejamento institucional da SENASP, destaca-se o projeto estratégico vinculado ao Programa Pró-Segurança, cujo propósito consiste em fortalecer a coordenação, a cooperação e a colaboração entre os órgãos e instituições de segurança pública, bem como reduzir a burocracia nas aquisições públicas e fomentar a produção de conhecimento, diagnóstico e inteligência aplicada à segurança pública, conforme diretrizes estabelecidas no Plano Interno nº 94 da SENASP.

11.1.3. A contratação proposta contribui diretamente para o alcance desses objetivos, ao viabilizar solução estruturada, padronizada e escalável, capaz de ampliar a capacidade de resposta operacional, promover a integração entre forças de segurança e otimizar a alocação de recursos públicos.

11.1.4. Nesse contexto, a contratação apresenta aderência às seguintes diretrizes estratégicas:

Política Pública Vinculada:	Política de Gestão em Segurança Pública
Processo da Cadeia de Valor vinculado	Coordenação Estratégica de Integração, Inteligência e Operações em Segurança Pública.
Projeto Estratégico Vinculado	ComprasSusp - Programa de Compras Eficientes para o SUSP

11.2. Plano de Contratações Anual

11.2.1. A aquisição está prevista no planejamento de contratações da SENASP, seguindo as diretrizes previstas no Art. 18 da Portaria nº 405, de 20 de novembro de 2020, ou a legislação que a substituir.

- I) Id pca PNCP: 00394494000136-0-000050/2026
- II) Data de publicação no PNCP: 27/01/2026
- III) Id do item no PCA: 84 , 85 e 86
- IV) Classe/Grupo: - SERVIÇOS DE LEASING OU ALUGUEL RELACIONADOS A OUTROS BENS
- V) Identificador da Futura Contratação: 200331-107/2026

11.3. Origem Orçamentária

11.3.1. A despesa quando autorizada, correrá à conta dos recursos consignados no Orçamento Geral da União para o exercício de 2026, na dotação abaixo discriminada:

GESTÃO/UASG/ÓRGÃO	200429/200331/SENASP-MJSP
FONTE	1096000100 e demais que vierem descentralizar recurso
NATUREZA DA DESPESA	33.90.39

11.3.2. Por se tratar de contratação com vigência inicial de 24 (vinte e quatro) meses, as despesas relativas aos exercícios subsequentes correrão à conta dos respectivos créditos orçamentários a serem consignados nas Leis Orçamentárias Anuais (LOA) futuras, mediante empenhos plurianuais ou parcelados, observadas as diretrizes do Plano Plurianual (PPA) vigente, nos termos da legislação financeira aplicável.

11.4. Conclusão

11.4.1. Diante do exposto, verifica-se que a presente contratação encontra-se **plenamente alinhada ao planejamento estratégico e orçamentário do Ministério da Justiça e Segurança Pública**, em especial às diretrizes da Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASP), evidenciando aderência às políticas públicas voltadas ao fortalecimento da segurança pública e à atuação integrada no âmbito do Sistema Único de Segurança Pública (SUSP).

11.4.2. A vinculação ao Plano de Contratações Anual, bem como a compatibilidade com as ações estratégicas do Programa Pró-Segurança e do ComprasSUSP, demonstram que a solução proposta não constitui iniciativa isolada, mas sim **medida estruturante inserida em planejamento institucional previamente definido**, orientado por critérios de eficiência, racionalidade administrativa e atendimento ao interesse público.

11.4.3. Ademais, a compatibilidade com a previsão orçamentária e com os instrumentos de planejamento governamental reforça a **viabilidade e sustentabilidade da contratação**, assegurando que sua implementação ocorra de forma responsável, planejada e alinhada às capacidades financeiras da Administração.

11.4.4. Nesse contexto, conclui-se que a contratação pretendida representa instrumento essencial para o fortalecimento das capacidades operacionais da segurança pública, contribuindo para a ampliação da presença estatal em áreas estratégicas, especialmente na Amazônia Legal, e para o aprimoramento da coordenação interinstitucional, em consonância com as demandas atuais e futuras da sociedade brasileira

12. Benefícios a serem alcançados com a contratação

12.1. A contratação ora apresentada possibilitará à Diretoria da Força Nacional de Segurança Pública e às Unidades Aéreas Públicas dos Estados da Amazônia Legal a execução das atividades institucionais com maior eficiência, agilidade e segurança, garantindo que os recursos públicos sejam aplicados de forma estratégica e proporcionando retorno concreto à sociedade por meio da prestação de serviços essenciais em regiões de difícil acesso.

12.2. A definição técnica das aeronaves e a inclusão de equipamentos de proteção adicionais visam não apenas a eficiência operacional, mas também a segurança integral das equipes, permitindo consolidar doutrinas operacionais, treinar de forma padronizada e garantir maior eficácia nas missões. A padronização dos procedimentos e equipamentos contribui para a uniformidade das ações e para a redução de riscos humanos e materiais.

12.3. Do ponto de vista da atividade operacional e de proteção ambiental, espera-se que a contratação proporcione impactos significativos, incluindo:

- a) Acesso a áreas remotas ou inacessíveis por via terrestre, permitindo inspeções e operações em locais críticos;
- b) Deslocamento rápido, reduzindo o tempo de resposta frente a ilícitos ambientais ou emergências;

- c) Visibilidade institucional, reforçando a presença do Estado e a percepção de controle sobre o território;
- d) Plataforma privilegiada de observação, permitindo a coordenação de equipes em solo e a coleta de informações estratégicas;
- e) Complementação de sistemas de monitoramento, como satélites ou drones, ampliando o espectro de vigilância e inteligência ambiental;
- f) Vistoria de infraestruturas críticas, incluindo linhas de transmissão e estradas florestais, de forma rápida e segura, minimizando riscos de acidentes e interrupções.

12.4. Os efeitos diretos sobre a proteção ambiental e a segurança pública incluem:

- a) Prevenção e interrupção de atividades degradadoras, especialmente em regiões de difícil acesso;
- b) Redução do tempo de resposta a ilícitos ambientais, desastres naturais ou emergências;
- c) Multiplicação do fator presença, permitindo cobertura ampliada mesmo com equipes reduzidas;
- d) Efeito dissuasório, reforçado pela visibilidade do uso de aeronaves em operações, ampliando a percepção de fiscalização constante;
- e) Integração institucional, fortalecendo a atuação coordenada entre Força Nacional e Unidades Aéreas Públicas estaduais, aumentando o impacto estratégico das ações.

12.5. Benefícios para a segurança das equipes:

- a) As aeronaves, especialmente helicópteros, oferecem plataforma de observação privilegiada, auxiliando na orientação das equipes em solo;
- b) Possibilitam remoção rápida em casos de acidentes ou incidentes, aumentando a segurança e reduzindo riscos de fatalidades;
- c) A velocidade e o acesso a locais remotos garantem transporte eficiente de pessoal e equipamentos, permitindo respostas imediatas a emergências e missões estratégicas;
- d) Contribuem para reduzir a exposição a riscos operacionais decorrentes de deslocamentos por via terrestre em áreas de difícil acesso ou perigosas.

12.6. Finalmente, a contratação consolida um instrumento estratégico para a atuação integrada e contínua da Força Nacional e dos Estados da Amazônia Legal, alinhando eficiência, segurança, proteção ambiental e visibilidade institucional, garantindo que os objetivos do Plano AMAS sejam alcançados de maneira sustentável e com efetivo retorno social.

13. Providências a serem Adotadas

13.1. Considerando a complexidade e a criticidade das operações envolvendo aeronaves de asa rotativa, o modelo de contratação demanda a adoção prévia de medidas estruturadas e contínuas, visando garantir a segurança, a eficiência e a prontidão operacional dos meios aéreos. Entre essas medidas destacam-se:

- Planejamento para o nivelamento e capacitação de pilotos, copilotos e operadores aerotáticos: assegurando que todos os profissionais envolvidos possuam habilidades compatíveis com as operações previstas, padronizando procedimentos e reduzindo riscos de erro humano.
- Treinamento especializado em operações com carga externa e combate aéreo a incêndios florestais: garantindo que a tripulação esteja preparada para atuar em condições adversas, incluindo manuseio seguro de equipamentos, técnicas de lançamento e resgate, além do enfrentamento direto de incêndios florestais e outras emergências ambientais.
- Atualização do Plano de Resposta a Emergências: revisando e adequando protocolos de ação para situações imprevistas, calamidades naturais ou acidentes aeronáuticos, de modo a assegurar respostas rápidas, coordenadas e seguras.

- Atualização do Manual de Operações da Coordenação de Aviação da DFNSP: promovendo a padronização das rotinas operacionais, manutenção de aeronaves, escalas de tripulação, procedimentos de segurança e protocolos de comunicação.
- Implementação e execução contínua do Programa de Treinamento Operacional (PTO) para pilotos e operadores aerotáticos: assegurando a reciclagem periódica de competências técnicas, atualização em regulamentações aeronáuticas, familiarização com novas tecnologias e simulações de cenários de missão real.

13.2. Essas providências não se limitam a etapas iniciais, mas constituem processo contínuo e dinâmico, com revisões periódicas e ajustes conforme mudanças operacionais, climáticas, legais ou estratégicas. O objetivo é manter um fluxo ininterrupto das operações, garantindo que os meios aéreos estejam sempre prontos para atendimento imediato das demandas da DFNSP e dos Estados da Amazônia Legal, independentemente da complexidade ou do local da missão.

13.3. Além disso, essas medidas contribuem para:

- Elevar a capacidade de resposta a emergências e desastres ambientais;
- Garantir segurança e proteção das equipes e da população atendida;
- Assegurar cumprimento integral das normas aeronáuticas e de segurança operacional;
- Manter eficiência e continuidade operacional mesmo em situações de contingência, como indisponibilidade temporária de aeronaves ou rotatividade de tripulação.

13.4. Por fim, a adoção sistemática dessas providências representa um pilar estratégico da contratação, consolidando a atuação integrada e coordenada da Força Nacional e dos Estados da Amazônia Legal, otimizando o uso dos recursos públicos e maximizando os resultados operacionais e sociais esperados.

14. Possíveis Impactos Ambientais

14.1. Contextualização Ambiental

14.1.1 A presente contratação está intrinsecamente ligada à preservação ambiental na Amazônia Legal. Embora a operação de aeronaves de asas rotativas envolva o consumo de combustíveis fósseis e a geração de resíduos químicos, tais impactos são secundários e mitigáveis frente ao objetivo primordial de combater o desmatamento ilegal e a degradação florestal.

14.1.2. Ressalta-se que a atuação aérea constitui instrumento essencial para viabilizar a presença do Estado em áreas remotas, ampliando a capacidade de fiscalização, prevenção e repressão a ilícitos ambientais, o que resulta, em termos sistêmicos, em **impacto ambiental líquido positivo**.

14.2. Identificação de Impactos e Medidas de Tratamento

14.2.1. Tabela de Impacto x Medidas de Mitigadora / Tratamento

Impacto Ambiental Identificado	Medida Mitigadora / Tratamento
Geração de resíduos perigosos (óleos lubrificantes, filtros, estopas contaminadas e solventes) decorrentes da manutenção.	Exigência Contratual: a) Recolher o óleo lubrificante usado ou contaminado, armazenando-o em recipientes adequados e resistentes a vazamentos e adotando as medidas necessárias para evitar que venha a ser misturado com produtos químicos, combustíveis, solventes, água e outras substâncias que inviabilizem sua reciclagem, conforme artigo 18, incisos I e II, da Resolução CONAMA nº 362, de 23/06/2005, e legislação correlata; b) Providenciar a coleta do óleo lubrificante usado ou contaminado recolhido, através de empresa coletora devidamente autorizada e licenciada pelos órgãos competentes, ou entregá-lo diretamente a um revendedor de óleo lubrificante acabado no atacado ou no varejo, que tem obrigação de recebê-lo e recolhê-lo de forma segura, para sua destinação final ambientalmente adequada, conforme artigo 18, inciso III e § 2º, da Resolução CONAMA nº 362, de 23/06/2005, e legislação correlata;

	c) Exclusivamente quando se tratar de óleo lubrificante usado ou contaminado não reciclável, dar-lhe a destinação final ambientalmente adequada, devidamente autorizada pelo órgão ambiental competente, conforme artigo 18, inciso VII, da Resolução CONAMA nº 362, de 23/06/2005, e legislação correlata;
Risco de contaminação do solo e recursos hídricos por vazamentos de combustível (JET-A1 /AVGAS) ou lubrificantes.	Prevenção Operacional: Obrigatoriedade de manutenção preventiva rigorosa em todas as bases operacionais e caminhões-tanque.
Poluição Atmosférica devido à emissão de gases de efeito estufa (GEE) resultantes da combustão dos motores.	Eficiência Energética: Utilização de aeronaves modernas que possuem motores com tecnologia de combustão mais eficiente e menor emissão de poluentes por hora de voo em relação a modelos obsoletos.
Poluição Sonora e impacto na fauna local devido ao ruído das turbinas/rotores.	Protocolo de Voo: Observância das normas de ruído da ANAC e diretrizes da Coordenação de Aviação da DFNSP para auxiliar na preservação de áreas sensíveis, exceto quando indispensável para a missão.
Descarte de pneus e baterias aeronáuticas ao fim da vida útil.	Responsabilidade do Fornecedor: Implementação de sistema de logística reversa obrigatória, onde a contratada responsabiliza-se pelo retorno desses componentes ao ciclo produtivo ou destinação ambientalmente correta.

14.3. Integração com Sistemas de Gestão Ambiental, de Segurança e de Integridade e Registro e Rastreabilidade de Informações Operacionais e de Manutenção de Aeronaves.

14.3.1. A mitigação dos impactos ambientais identificados não se limita à adoção de medidas pontuais, devendo estar inserida em um **modelo estruturado de gestão**, razão pela qual será exigido da contratada a implementação de sistemas de gestão compatíveis com a complexidade da operação.

14.3.2. Nesse contexto, a exigência de certificações ou sistemas equivalentes baseados nas normas:

- ISO 14001 ou ABNT NBR ISO 14001 (Sistema de Gestão Ambiental);
- ISO 45001 ou ABNT NBR ISO 45001 (Saúde e Segurança do Trabalho);
- ISO 37301 ou ABNT NBR ISO 37301 (Sistema de Gestão de Compliance);

constitui elemento essencial para assegurar que a gestão ambiental, a prevenção de riscos operacionais e a integridade da execução contratual sejam conduzidas de forma sistemática, contínua e auditável.

14.3.3. A adoção de sistema de gestão ambiental estruturado (ISO 14001 ou equivalente) permitirá à contratada:

- identificar, avaliar e controlar aspectos e impactos ambientais de suas operações;
- estabelecer procedimentos padronizados para gerenciamento de resíduos perigosos;
- implementar controles para prevenção de vazamentos e contaminações;
- promover a melhoria contínua do desempenho ambiental;
- assegurar conformidade com a legislação ambiental aplicável.

14.3.4. De igual modo, o sistema de gestão de saúde e segurança do trabalho (ISO 45001 ou equivalente) contribui para a redução de riscos operacionais que possam resultar em acidentes com potencial impacto ambiental, especialmente em atividades de manutenção, abastecimento e operação em campo.

14.3.5. Já o sistema de gestão de compliance (ISO 37301 ou equivalente), em consonância com a Portaria MJSP nº 513 /2020, fortalece os mecanismos de controle interno e governança, assegurando o cumprimento das obrigações ambientais, regulatórias e contratuais, além de mitigar riscos de condutas inadequadas que possam resultar em danos ao meio ambiente.

14.3.6. A integração desses sistemas de gestão assegura abordagem **preventiva, estruturada e baseada em risco**, elevando o padrão de sustentabilidade da contratação e reduzindo a probabilidade de ocorrência de impactos ambientais adversos.

14.4. Diretrizes de Sustentabilidade

14.4.1. A execução contratual observará o Guia Nacional de Contratações Sustentáveis da Advocacia-Geral da União (AGU), bem como as normas do IBAMA e dos órgãos ambientais estaduais, especialmente no que se refere à instalação e operação de bases, armazenamento de combustíveis e gestão de resíduos.

14.4.2. A contratada deverá assegurar que todas as atividades de apoio em solo sejam conduzidas de forma ambientalmente adequada, com adoção de práticas de prevenção, controle e mitigação de impactos, em consonância com os sistemas de gestão implementados.

14.5. Consideração sobre o Impacto Ambiental

14.5.1. Considerando que a finalidade precípua do objeto é o fortalecimento da Companhia de Operações Ambientais (COA /DFNSP), conclui-se que o impacto ambiental líquido da contratação é amplamente positivo.

14.5.2. A combinação entre o emprego de meios aéreos e a exigência de sistemas estruturados de gestão ambiental, segurança operacional e integridade garante que os impactos inerentes à operação sejam adequadamente mitigados, assegurando a conformidade com a legislação vigente e a maximização dos resultados ambientais esperados.

15. Declaração de Viabilidade

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

15.1. Justificativa da Viabilidade

15.1.1. A solução apresentada neste Estudo Técnico Preliminar atende integralmente ao princípio da padronização, conforme disposto na Lei nº 14.133 /2021. A adoção de especificações técnicas uniformes, a racionalização dos processos, a otimização de recursos e a conformidade com normas e padrões são evidências do compromisso com a eficiência, economicidade e transparência nas aquisições públicas.

15.1.2. Portanto, após a análise detalhada desenvolvida neste estudo técnico preliminar, conclui-se que a contratação é viável em termos de disponibilidade de mercado, forma de fornecimento do bem e competitividade. Não se identificaram impedimentos ao prosseguimento do processo. Recomenda-se, assim, a continuidade dos procedimentos conforme delineado no ETP.

15.1.3. Por fim, conforme o artigo 13 da Lei nº 14.133/2021, os documentos relacionados ao processo de planejamento das contratações públicas, em regra, possuem caráter público e devem ser disponibilizados para consulta, promovendo a transparência e a fiscalização dos atos administrativos. Adicionalmente, a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei nº 13.709/2018) assegura que o tratamento de dados pessoais nesses documentos ocorra de maneira segura e conforme os direitos dos titulares, garantindo a privacidade e a proteção dos dados sensíveis. Dessa forma, com a publicação do Edital, decide-se pela não classificação dos artefatos do planejamento da contratação como sigilosos, ressalvado o orçamento estimado da contratação, que permanecerá sigiloso e será tornado público apenas e imediatamente após o julgamento das propostas, nos termos do art. 24 da Lei nº 14.133/2021, em conformidade com o disposto no item 8.2 deste Estudo.

15.1.4. Em conformidade com o art. 4º da IN SEGES/ME nº 58/2022, informamos que o Estudo Técnico Preliminar (ETP) foi elaborado de forma digital, atendendo às disposições normativas para garantir a transparência, a rastreabilidade e a integridade do processo. O formato digital assegura a facilidade de acesso, armazenamento e eventual consulta ao documento, contribuindo para a modernização e otimização dos procedimentos administrativos

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](#).

JOSIVAN BRITO DE ARAUJO

Integrante Requisitante - Portaria EPC nº 5/2026 (34335251)



Assinou eletronicamente em 16/07/2026 às 13:54:16.

MARCOS PAULO DOS SANTOS

Integrante Requisitante - Portaria EPC nº 5/2026 (34335251)



Assinou eletronicamente em 16/07/2026 às 13:50:04.

DIOGO LIRA JANSEN DE MELLO

Integrante Técnico - Portaria EPC nº 5/2026 (34335251)



Assinou eletronicamente em 15/07/2026 às 15:17:40.

OZANDIA CASTILHO MARTINS

Integrante Administrativo - Portaria EPC nº 5/2026 (34335251)



Assinou eletronicamente em 17/07/2026 às 09:19:56.

CLAUDIONOR DA ROSA MACHADO

Integrante Administrativo - Portaria EPC nº 5/2026 (34335251)



Assinou eletronicamente em 15/07/2026 às 16:41:13.