



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MJSP - POLÍCIA FEDERAL
SERVIÇO DE MANUTENÇÃO - SMAN/CAOP/DIREX/PF

Estudo Técnico Preliminar da Contratação

Processo nº 08211.000990/2020-64

1. **NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO**

1.1. A presente análise tem por objetivo demonstrar a necessidade da contratação de empresa certificada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) para a prestação de serviço de manutenção aeronáutica com fornecimento de componentes aeronáuticos para uma aeronave modelo KING AIR - B300 (350i) matrícula PR-BSI, pertencente a frota do Comando de Aviação Operacional da Polícia Federal (CAOP).

1.2. Nos termos do art. 1º do Decreto nº 9.507 de 21 de setembro de 2018, que “dispõe sobre a execução indireta, mediante contratação, de serviços da administração pública federal direta, autárquica e fundacional e das empresas públicas e das sociedades de economia mista controladas pela União”.

1.2.1. Nos termos do Decreto 9.507/2018, Capítulo III, Artigo 6º diz que: "Para a execução indireta de serviços, no âmbito dos órgãos e das entidades de que trata o art. 1º, as contratações deverão ser precedidas de planejamento e o objeto será definido de forma precisa no instrumento convocatório, no projeto básico ou no termo de referência e no contrato como exclusivamente de prestação de serviços".

1.3. O dever de prover a manutenção das aeronaves decorre de exigência legal. Nesse sentido, os §§ 2º e 3º do art. 70 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86) dispõem:

“§ 2º Todo explorador ou operador de aeronave deve executar ou fazer executar a manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais componentes, a fim de preservar as condições de segurança do projeto aprovado.

§ 3º A autoridade aeronáutica cancelará o certificado de aeronavegabilidade se constatar a falta de manutenção”.

1.3.1. O Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica que trata das “Regras Gerais de Operação para Aeronaves Civis” (RBHA 91) estabelece no item 91.7(a) que “nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil, a menos que ela esteja em condições aeronavegáveis”. E a Subparte “E” do RBHA 91 que trata da manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, estabelece no item 91.403(a) que “o proprietário ou o operador de uma aeronave é primariamente o responsável pela conservação dessa aeronave em condições aeronavegáveis”.

1.3.2. Para cumprir a legislação aeronáutica e garantir uma operação segura a fim de que a aeronave KING AIR 350i (PR-BSI) fique disponível para voo o máximo de tempo possível e assim alcançar o sucesso das missões policiais que demandem o seu emprego, será necessário licitar a contratação de empresa homologada pela ANAC para executar os serviços descritos, haja vista que a CAOP não dispõe de servidores habilitados nem das ferramentas indispensáveis para manter a CONDIÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE DA AERONAVE.

1.4. Dos benefícios diretos e indiretos pretendidos com a contratação.

1.4.1. Com a contratação de organização de manutenção de materiais aeronáuticos certificada pela ANAC, que cumpra com os requisitos estabelecidos nos RBAC e RBHA aplicáveis, pretende-se manter a CONDIÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE DA AERONAVE para possibilitar seu emprego em diversas ações policiais, tais como:

- a) Imageamento aéreo;
- b) Resgates e transporte de feridos em casos de acidentes ou desastres;
- c) Apoio na realização de perícias ambientais e outras;
- d) Transporte e segurança de dignitários;
- e) Transporte de presos e escoltas
- f) Transporte de efetivos e equipamento para ações de patrulhamento preventivo, dissuasório e repressivo.

1.4.2. Além do mencionado benefício sob o aspecto utilitário, a contratação também visa a benefícios de cunho patrimonial para a Administração Pública Federal, pois possibilitará a conservação da aeronave contra eventual deterioração prematura por falta de manutenção e cuidados técnicos, buscando-se assim evitar o desperdício de recursos públicos investidos na aquisição destes bens de considerável valor econômico.

1.5. Alinhamento com o Plano Estratégico e políticas públicas

1.5.1. Alinhamento as ações constantes **no Plano Estratégico da Polícia Federal** aprovado pela Portaria nº 4453/2014- DG/DPF de 16 de maio de 2014:

1.5.1.1. **Objetivo Institucional: Reduzir a Criminalidade:** Reduzir a atuação da criminalidade organizada, aprimorando e modernizando constantemente as técnicas investigativas, em todos os segmentos de atuação.

1.5.1.2. **Ação Estratégica: Prevenção à Criminalidade:** Desenvolver, sistematizar e implementar medidas preventivas à ocorrência de delitos de competência da Polícia Federal, no sentido de conferir maior poder de atuação em face da criminalidade e permitir que a instituição se previna contra cenários futuros que desfavoreçam a segurança pública, fornecendo aos servidores envolvidos no processo o treinamento e capacitação adequados.

1.5.1.3. **Ação Estratégica: Repressão a Organizações Criminosas:** Desenvolver, sistematizar e implementar mecanismos de repressão a organizações criminosas e ao crime organizado em geral, instituindo novas técnicas de atuação e investigação, fornecendo aos servidores envolvidos no processo o treinamento e capacitação adequados.

1.5.2. Alinhamento com diretrizes e objetivos da **Política Nacional de Segurança Pública e Defesa Social (PNSPDS)** instituída pela Lei 13.675/2018:

5º São diretrizes da PNSPDS:

I - atendimento imediato ao cidadão;

IV - atuação integrada entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios em ações de segurança pública e políticas transversais para a preservação da vida, do meio ambiente e da dignidade da pessoa humana;

VII - fortalecimento das instituições de segurança pública por meio de investimentos e do desenvolvimento de projetos estruturantes e de inovação tecnológica;

XII - ênfase nas ações de policiamento de proximidade, com foco na resolução de problemas;

XX - distribuição do efetivo de acordo com critérios técnicos;

Art. 6º São objetivos da PNSPDS:

I - fomentar a integração em ações estratégicas e operacionais, em atividades de inteligência de segurança pública e em gerenciamento de crises e incidentes;

II - apoiar as ações de manutenção da ordem pública e da incolumidade das pessoas, do patrimônio, do meio ambiente e de bens e direitos;

III - incentivar medidas para a modernização de equipamentos, da investigação e da perícia e para a padronização de tecnologia dos órgãos e das instituições de segurança pública;

VII - promover a interoperabilidade dos sistemas de segurança pública;

VIII - incentivar e ampliar as ações de prevenção, controle e fiscalização para a repressão

aos crimes transfronteiriços;

XVII - fomentar ações permanentes para o combate ao crime organizado e à corrupção;

1.5.3. O Plano Estratégico da Polícia Federal visa disponibilizar os meios necessários à redução da criminalidade através do apoio aéreo às unidades centrais e descentralizadas, considerando as características das missões, o volume de demandas, a evolução da doutrina de emprego dos meios aéreos e o desenvolvimento de novas tecnologias. Com a finalidade de manter o nível de disponibilidade dos meios aéreos elevado e aumentar a eficiência do emprego aéreo nas atividades policiais, torna-se indispensável à contratação de serviços de manutenção interdependentes em um único contrato.

2. PLANEJAMENTO DO ÓRGÃO

2.1. A contratação pretendida se encontra contemplada no Plano Anual de Compras e Contratações da Polícia Federal para o corrente ano, e alinhada ao Plano Estratégico Específico do Comando de Aviação Operacional (PEECAOP) 2019 - 2022, aprovado pela Direção do Órgão.

3. REQUISITOS

3.1. O serviço a ser contratado tem natureza de serviço continuado sem dedicação exclusiva de mão-de-obra.

3.1.1. Conforme a IN 05/2017, os serviços prestados de forma contínua são aqueles que, pela sua essencialidade, visam a atender à necessidade pública de forma permanente e contínua, por mais de um exercício financeiro, assegurando a integridade do patrimônio público ou o funcionamento das atividades finalísticas do órgão ou entidade, de modo que sua interrupção possa comprometer a prestação de um serviço público ou o cumprimento da missão institucional.

3.1.2. Diante disso observa-se que a manutenção de aeronaves da frota da CAOP/DIREX/PF se enquadra dentro dessa natureza tendo em vista que a falta de manutenção dos aviões pode causar a sua degradação e compromete seu emprego nas diversas ações policiais exemplificadas no item 1.4.1.

3.1.2.1. A prevenção manutentiva possibilitará a conservação da aeronave contra eventual deterioração prematura por falta de manutenção e cuidados técnicos, buscando-se assim evitar o desperdício de recursos públicos investidos na aquisição destes bens de considerável valor econômico.

3.1.3. Não haverá alocação contínua de empregados da contratada nas dependências da CAOP, nem dedicação exclusiva.

3.1.4. Conforme exemplo no site <https://www.comprasgovernamentais.gov.br/index.php/in-servico-faq#P1.6>, são exemplos comuns os serviços de lavanderia, manutenção preventiva ou corretiva de equipamentos, locação de máquinas, etc. A efetiva execução da atividade contratada será realizada, apenas, quando provocada a demanda.

3.2. Haverá necessidade de que a CONTRATADA TAM Executiva, parte no contrato 23/2015, promova a transferência dos seguintes registros à nova Contratada:

- a) Controle Técnico de Manutenção;
- b) cadernetas da aeronave;
- c) documentações da pasta da aeronave.

3.2.1. Ficará a cargo da equipe de fiscalização dos serviços de manutenção coordenar a transferência desses registros.

3.3. A EMPRESA deverá provar cumprimento dos seguintes requisitos:

- a) Possuir registro ou inscrição no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia – CREA da região a que estiver vinculada;
- b) Ter funcionário(s) de cada especialidade abaixo, todos habilitados pela ANAC:

b.1) Engenheiro aeronáutico, ou um engenheiro mecânico, reconhecido pelo CREA para atuar na função de responsável técnico pela qualidade dos serviços de manutenção;

b.2) 01 (um) Técnico habilitado em aviônicos (AVI) que tenha frequentado e obtido aprovação em cursos dos sistemas elétrico e de aviônicos da AERONAVE;

b.3) 02 (dois) Técnicos habilitados em Célula (CEL) e Grupo Moto Propulsor (GMP) na AERONAVE objeto deste Estudo Técnico, que tenham frequentado e obtido aprovação em cursos dos sistemas da AERONAVE.

b.4) Os responsáveis técnicos e/ou membros da equipe técnica acima elencados deverão pertencer ao quadro permanente da empresa.

3.4. A Empresa deverá apresentar a seguinte documentação complementar:

3.4.1. Documento de homologação pela ANAC para manutenção de AERONAVES.

3.4.2. Apresentação de um ou mais atestados de capacidade técnica, fornecido por pessoa jurídica de direito público ou privado devidamente identificada para o qual tenha executado ou esteja executando serviços compatíveis com o tipo da AERONAVE, ou seja, qualquer modelo existente de AERONAVE de tipo KING AIR modelo B300.

3.4.3. Cópia do Certificado de Organização de Manutenção emitido pela ANAC, válido para o tipo da AERONAVE, para execução das tarefas de manutenção previstas no PLANO DE MANUTENÇÃO.

3.5. Até a data e o horário limites para a apresentação dos documentos de habilitação, a serem definidos em Edital, as licitantes deverão apresentar a seguinte documentação, por meio de inserção em sistema de arquivos digitais:

a) Registro ou inscrição no Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia – CREA da região a que estiver vinculada;

b) Documento de homologação pela ANAC para manutenção de AERONAVES;

c) Apresentação de um ou mais atestados de capacidade técnica, fornecido por pessoa jurídica de direito público ou privado devidamente identificada para o qual tenha executado ou esteja executando serviços compatíveis com o tipo da AERONAVE, ou seja, qualquer modelo existente de AERONAVE de tipo KING AIR modelo B300; e

d) Cópia do Certificado de Organização de Manutenção emitido pela ANAC, válido para o tipo da AERONAVE, para execução das tarefas de manutenção previstas no PLANO DE MANUTENÇÃO.

3.6. Deverão ser apresentados no momento da assinatura do contrato:

a) Os funcionários especificados no item 3.1, letra b acima.

4. **ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES**

4.1. **Serviços Ordinários de Manutenção**

4.1.1. Manutenções Programadas:

4.1.1.1. As manutenções programadas serão quantificadas utilizando-se a unidade "MÊS", totalizando 12 (doze) unidades durante a vigência contratual.

4.1.2. Apoio Técnico Operacional:

4.1.2.1. O Apoio Técnico Operacional será quantificado utilizando-se a unidade "MÊS", totalizando 12 (doze) unidades durante a vigência contratual.

4.1.3. Controle Técnico de Manutenção:

4.1.3.1. O Controle Técnico de Manutenção será quantificado utilizando-se a unidade "MÊS", totalizando 12 (doze) unidades durante a vigência contratual.

4.2. **Assinatura de Banco de Dados**

4.2.1. Assinatura de banco de dados Collins (FMS):

4.2.1.1. Estima-se a quantidade de **uma assinatura** para o sistema de gerenciamento de voo (FMS) tendo em vista que esse tipo de serviço é pago uma única vez para o período de 12 (doze) meses.

4.2.2. Assinatura de Banco de dados de Cartas:

4.2.2.1. Estima-se a quantidade de **uma assinatura** para o acesso as cartas aeronáuticas tendo em vista que esse tipo de serviço é pago uma única vez para o período de 12 (doze) meses.

4.2.3. Assinatura para controle técnico de manutenção Camp System:

4.2.3.1. Estima-se a quantidade de **uma assinatura** para o acesso ao controle técnico de manutenção eletrônico executado pela fabricante tendo em vista que esse tipo de serviço é pago uma única vez para o período de 12 (doze) meses.

4.2.4. Para que o corpo técnico da CAOP possa buscar um valor adequado para o pagamento do Item em questão, faz-se necessário alcançarmos esse valor efetuando uma análise dos pagamentos recorrentes nos últimos anos.

4.2.5. Dessa forma, segue abaixo tabela ilustrativa dos gastos com as assinaturas durante a vigência do contrato 23/2015:

COLLINS (FMS)	PRODUTO		CÂMBIO	VALOR (R\$)	RFB (IMPOSTOS) (a partir de 2019)
	jeppesen type 7 americas (FMS-jepp - T7 - AMR)	enhanced MAP overlays subscription (FMS-IFIS)			
2016	US\$ 5600,00	US\$ 690,00	3,13	19.694,62	
2017	US\$ 5800,00	US\$ 720,00	3,12	20.342,40	
2018	US\$ 6000,00	US\$ 745,00	3,79	25.563,55	
2019	US\$ 6000,00	US\$ 745,00	3,75	25.293,75	6.323,43 (25%)

CARTAS AERONÁUTICAS	PRODUTO		CÂMBIO	VALOR (R\$)	RFB (IMPOSTOS) (a partir de 2019)
	10043064 electronic chart serv. collins proline 21 avionics	10018482 electronic chart service south americas JV collins proline 21 IFR coverage			
2017	US\$ 00,00	US\$ 790,00 + 47,40 (tax)	3,20	2.684,45	
2018	US\$ 00,00	US\$ 790,00	3,79	2.994,10	
2019	US\$ 00,00	US\$ 807,00	3,87	3.123,09	780,77

CAMP SYSTEM	PRODUTO		TOTAL PRODUTOS	CÂMBIO	VALOR (R\$)	RFB (IMPOSTOS) (a partir de 2019)
	110.003864 - txx camp maintenance king air B300	110 EHMBUN - PA2 BUDLE - 2 engines				

2017	US\$ 3.750,00	US\$1.100,00	US\$4.850,00	3,13	15.185,84	
2018	US\$ 3.925,00	US\$1.150,00	US\$5.075,00	3,16	16.037,00	
2019	US\$ 4.125,00	US\$1.175,00	US\$5.300,00	3,70	19.610,00	
2020	US\$ 4.280,00	US\$1.245,00	US\$5.525,00	4,11	22.707,75	6.642,01

4.2.6. De acordo com as tabelas, observa-se:

4.2.6.1. Banco de dados COLLINS:

- a) de 2016 para 2017, aumento de 3,66%;
- b) de 2017 para 2018, aumento de 3,45%; e
- c) de 2018 para 2019, não houve aumento.

Estimando um aumento anual de 4,00% nos anos subsequentes:

- 2020: pago dentro do contrato atual (23/2015) US\$ 7.014,80

- **2021: acréscimo de 4,00% = US\$ 7.295,39,00 x CÂMBIO (5,00) + RFB (25%) = R\$ 45.596,19**

- 2022: acréscimo de 4,00% = US\$ 7587,21 -----= R\$ 47.420,05

- 2023 = US\$ 7890,70 -----= R\$ 49.316,86

- 2024 = US\$ 8206,33 -----= R\$ 51.289,56

- 2025 = US\$ 8534,58 -----= R\$ 53.341,16

- **TOTAL ESTIMADO PARA ASSINATURA COLLINS ANUAL-----= R\$ 55.000,00**

- O valor estimado envolve possíveis variações cambiais, tendo em vista os riscos políticos e econômicos que o mercado oferece.

4.2.6.2. Banco de dados Cartas Aeronáuticas:

- a) de 2017 para 2018, não houve aumento (inclusão de taxa); e
- b) de 2018 para 2019, aumento de 2%.

Estimando um aumento anual de 2,50% nos anos subsequentes:

- 2020: pago dentro do contrato atual (23/2015) US\$ 827,00

- **2021: acréscimo de 2,50% = US\$ 847,00 x CÂMBIO (5,00) + RFB (25%) = R\$ 5.293,75**

- 2022: acréscimo de 2,50% = US\$ 868,00 -----= R\$ 5.425,00

- 2023 = US\$ 890,00-----= R\$ 5.562,50

- 2024 = US\$ 912,00-----= R\$ 5.700,00

- 2025 = US\$ 935,00-----= R\$ 5.843,75

- **TOTAL ESTIMADO PARA ASSINATURA ANUAL-----= R\$ 6.000,00**

4.2.7. Banco de dados Camp System:

- a) de 2017 para 2018, aumento de 4,63%;
- b) de 2018 para 2019, aumento de 4,43%; e
- c) de 2019 para 2020, aumento de 4,25%.

Estimando um aumento anual de 4,60% no anos subsequentes:

- 2021: acréscimo de 4,6% = U\$ 5.779,15 x CÂMBIO (5,00) + RFB (29,25%) =
R\$ 37.347,77
- 2022: acréscimo de 4,60% = U\$ 6.045,00 ----- =
R\$ 39.065,80
- 2023 = U\$ 6.323,07 ----- =
R\$ 40.862,84
- 2024 = U\$ 6.613,93 ----- =
R\$ 42.742,53
- 2025 = U\$ 6.918,17 ----- =
R\$ 44.708,68
- TOTAL ESTIMADO PARA ASSINATURA ANUAL-----=
R\$ 45.000,00

4.3. **Serviços Eventuais de manutenção e manutenções Não-Programadas:**

4.3.1. Em razão do seu caráter ocasional, esses serviços não serão suportados pelo custo fixo mensal, como ocorrerá nos serviços ordinários de manutenção (item 4.1).

4.3.2. A UNIDADE empregada será a de HOMEM/HORA (H/H).

4.3.3. A Administração prevê um quantitativo de 200 H/H para o período de 12 meses. Na vigência contratual de 2018/2019 foram utilizados 162 H/H.

4.3.4. 200 H/H é um quantitativo que atende as necessidades da aeronave e permite uma margem, tendo em vista o "envelhecimento" natural dos equipamentos.

4.4. **Serviços Eventuais Subcontratados de Manutenção e Locação de Componentes:**

4.4.1. A definição da quantidade será estabelecida transformando-se o valor total do Item em unidades. Por exemplo: se o valor total do Item Serviços Eventuais Subcontratados for de R\$ 450.000,00 (quatrocentos e cinquenta mil reais), serão 450.000 (quatrocentos e cinquenta mil) unidades.

4.4.2. Destarte, é importante estabelecer o valor que será reservado para esses Serviços os quais serão pagos POR EVENTO, diferente do que ocorrerá no item 4.1.

4.4.3. O quantitativo na contratação atual é de 500.000 unidades.

4.4.4. Com a criação dos Itens das ASSINATURAS DOS BANCOS DE DADOS poderá haver um repasse de valores para o item em questão, desonerando, assim, o quantitativo existente nos SERVIÇOS EVENTUAIS SUBCONTRATADOS.

4.4.5. Como parâmetro para a definição da quantidade definida no item em questão, este estudo apresenta os valores gastos com os Serviços eventuais subcontratados nos seguintes períodos contratuais:

- a) 2016/2017: não houve
- b) 2017/2018: R\$ 106.824,32
- c) 2018/2019: R\$ 389.507,96

4.4.5.1. Dos valores reservados para possibilidade de aluguel de motor.

- a) \$139.00 por hora;
- b) \$134.00 por dia;
- c) taxa adicional de \$646.00 USD por dia se aplicado (casos de descumprimento de prazo de retirada e devolução etc); e
- d) cobertura de seguro no valor de \$1,350,690.00 USD (a locadora impõe um seguro no valor demonstrado).
- e) Usando como parâmetro 60 (sessenta) dias de aluguel (dólar = R\$ 3,80), obtemos o seguinte valor:

I - 40 horas/mês: $80 \times 139 \times 3,8 = R\$ 42.256,00$. (considerando dois meses de aluguel de motor);

II - 60 dias: $60 \times 134 \times 3,8 = R\$ 30.552,00$;

III - logística para importação e exportação do motor: R\$ 27,936.90 (conforme tabela abaixo. Valores extraídos do serviço eventual subcontratado no exterior relativo ao reparo do motor nos USA);

CUSTO CONSOLIDADO PROCESSO DE IMPORTAÇÃO/EXPORTAÇÃO		
1 MOTOR MODELO PT6A-60A		
DESTINATÁRIO: PRATT & WHITNEY/BRIDGEPORT/WV/USA		
taxa do dólar da data de 26/06/2018: R\$ 3,76		
DESCRIÇÃO	VALOR US\$	VALOR R\$
Frete rodoviário nacional de envio (TAM/Aeroporto GRU)		1.113,64
Frete internacional de envio (Aeroporto/P&W)		7.777,01
Frete rodoviário internacional de retorno (P&W/Aeroporto)	2.252,00	9.494,00
Frete rodoviário nacional de retorno (Aeroporto GRU/TAM)		434,09
Pagamento de COFINS e SISCOMEX		1.696,96
Pagamento de ICMS		6.114,18
Despacho aduaneiro de envio		284,18
Despacho aduaneiro de retorno		284,18
Custo com armazenagem depósito alfandega GRU		738,66
VALOR FINAL DOS CUSTOS DE IMPORTAÇÃO/EXPORTAÇÃO DO MOTOR		27.936,90

IV - SEGURO: R\$ 5.000,00 (O seguro RETA da aeronave não cobre o seguro solicitado pela locadora - fabricante do motor);

V - TOTAL: R\$ 105.744,90.

4.4.6. Estima-se o quantitativo de 450.000 (quatrocentos e cinquenta mil) unidades. Estão inclusos nesse montante o valor estimado para o aluguel de equipamentos e do motor.

4.4.7. Valor total do Item Serviços Eventuais Subcontratados de Manutenção e Locação de componentes será de R\$ 450.000,00 (quatrocentos e cinquenta mil reais)

4.5. Definição das quantidades empregadas no Fornecimento de Componentes Aeronáuticos.

4.5.1. A definição da quantidade será estabelecida transformando-se o valor total do Item em unidades. Por exemplo: se o valor total do Item Fornecimento de Componentes aeronáuticos for de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), serão 100.000 (cem mil) unidades.

4.5.2. Componentes Aeronáuticos são as peças e componentes necessários à operação e à manutenção da aeronavegabilidade da aeronave.

4.5.3. Há necessidade de substituição de peças por tempo (calendária), por consumo de horas de voo (este de acordo com a demanda solicitada à unidade aérea), por desgaste ou pane no componente.

4.5.3.1. A título de exemplo:

a) Bateria principal aeronáutica (PN: RG-380E/44K): faturada na data de 27/02/2018, nota fiscal nº 42518, da TAM Executiva, custou R\$ 24.432,23 (vinte e quatro mil quatrocentos e trinta e dois reais e vinte três centavos);

b) cilindro de oxigênio (PN: 101-384200-7): faturado na data de 02/12/2016, nota fiscal nº 39647, da TAM Executiva, custou R\$ 31.517,48 (trinta e um mil quinhentos e dezessete reais e quarenta e oito centavos); e

c) switch de pressão do sistema de combustível (PN: 101-389004-3): faturado na data 24/07/2018, nota fiscal nº 43514, da TAM Executiva, custou R\$ 9.314,02 (nove mil trezentos e quatorze reais e dois centavos).

4.5.3.2. O valor indicado ainda se baseia na imprevisibilidade da ocorrência de discrepâncias (panes e/ou defeitos que resultem na substituição de componentes) ou mesmo de incidentes (por exemplo o toque de pá da hélice em objetos no solo e aves em vôo etc), não sendo possível a indicação precisa de quais peças serão substituídas por pane ou incidente.

4.5.4. Como parâmetro para a definição da quantidade definida no item em questão, este estudo apresenta os valores gastos com aquisição de componentes aeronáuticos nos seguintes períodos contratuais:

- a) 2015/2016: R\$ 118.494,97
- b) 2016/2017: R\$ 118.712,00
- c) 2017/2018: R\$ 345.262,77
- d) 2018/2019: R\$ 402.320,77

4.5.5. O gasto total anual será estimado em R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), tendo em vista o emprego para a referida aeronave, a experiência deste SMAN/CAOP/DIREX/PF, bem como o fato de que as peças são, em sua maioria, de fabricação estrangeira (com cotação em moedas estrangeiras) e de elevada tecnologia. Esses fatores agregam o valor dos produtos aeronáuticos.

4.6. **Definição da quantidade empregada no Item "RESSARCIMENTO COM DESPESAS DE MECÂNICO EM VIAGEM"**

4.6.1. As despesas foram estimadas em 20 (vinte) dias e 2 (dois) bilhetes de ida e volta por mês, para o mecânico da manutenção de campo da CONTRATADA. Foram considerados, apenas para fins de estimativa e inclusão orçamentária, a diária de R\$ 177,00 (cento e setenta e sete reais) para hospedagem e o valor de R\$ 1.000,00 (mil reais) para os bilhetes de ida e volta. Estimou-se, assim, o valor de R\$ 27.540,00 (vinte e sete mil, quinhentos e quarenta reais) anual.

4.6.2. Inclusão de dois (2) especialistas por viagem, tendo em vista que um técnico é o responsável por efetuar o serviço manutentivo e o outro é o responsável pela verificação do trabalho (inspetor de manutenção).

4.6.3. Estima-se o preço de R\$ 55.080,00 (cinquenta e cinco mil e oitenta reais) para ser empregado no Item **"RESSARCIMENTO COM DESPESAS DE MECÂNICO EM VIAGEM"**.

4.6.4. A definição da quantidade será estabelecida transformando-se o valor total do Item em unidades. Sendo assim, definiu-se a quantidade em 55080 unidades que serão estabelecidas para o ressarcimento com despesas de mecânico em viagem.

4.7. **Definição do quantitativo de HORAS voadas por ano.**

4.7.1. Definir o quantitativo é de extrema importância, pois, gera impacto nos Serviços Ordinários de Manutenção (Manutenção Programada; Apoio Técnico Operacional; e Controle Técnico de Manutenção). Com esse quantitativo as Empresas que participarão do Certame podem definir seus custos tendo em vista, principalmente, os custos com as inspeções programadas.

4.7.2. tabela de horas voadas

- a) 2015: 272,3;
- b) 2016: 242,6;
- c) 2017: 282,9;
- d) 2018: 38,0 (*Ano de 2018: 38,00 horas voadas devido reparo do motor nos USA e atraso administrativo para treinamento recorrente dos pilotos*); e

e) 2019: 456,8.

4.7.3. Para compor a estimativa do valor do custo fixo mensal, será utilizada como base de cálculo a média de 600 (seiscentas) horas de voo por ano.

4.8. Definição das Taxas Administrativas

4.8.1. Taxa Administrativa para Serviços Subcontratados no exterior.

4.8.1.1. A Taxa Administrativa dos serviços executados no exterior deverá contemplar:

- a) os impostos e taxas: COFINS; ICMS; IOF; SISCOMEX; e IR.
- b) o LUCRO da empresa.

4.8.1.2. Os custos referentes ao frete, despacho aduaneiro, armazenagem e outros constarão da fatura dos serviços, que também deverá trazer anexo os comprovantes das referidas despesas que serão repassados à CONTRATANTE, devido à eventualidade dos processos de aquisições dos serviços eventuais subcontratados, diferenciando das aquisições de componentes. Caso optássemos por incluir o processo logístico dentro da taxa administrativa ela seria onerada devido a incerteza da subcontratação que seria avaliada após o envio da peça, diferente do fornecimento de componentes que já está previamente estabelecido.

4.8.2. Taxa Administrativa dos Serviços Subcontratados no Brasil.

4.8.2.1. A Taxa Administrativa dos serviços executados no Brasil deverá contemplar:

- a) os impostos e taxas;
- b) o LUCRO da empresa.

4.8.3. Taxa Administrativa para o Fornecimento de Componentes Importados.

4.8.3.1. A taxa Administrativa para o Fornecimento de Componentes Importados deverá contemplar:

- a) Impostos e taxas;
- b) fretes;
- c) custos de armazenagem;
- d) seguros (caso necessite);
- e) lucro.

4.8.4. A taxa Administrativa para o Fornecimento de Componentes Nacionais deverá contemplar:

- a) Impostos e taxas;
- b) fretes;
- c) custos de armazenagem;
- d) seguros (caso necessite);
- e) lucro.

4.9. TABELA - ESPECIFICAÇÃO DO OBJETO

ITEM	DESCRIÇÃO/ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	QUANTIDADE	VALOR MÁXIMO DE REFERÊNCIA
1	SERVIÇOS ORDINÁRIOS DE MANUTENÇÃO			
1.1	MANUTENÇÕES PROGRAMADAS	MÊS	12	Será estabelecido na pesquisa de

				mercado e Termo de Referência
1.2	APOIO TÉCNICO OPERACIONAL	MÊS	12	Será estabelecido na pesquisa de mercado e Termo de Referência
1.3	CONTROLE TÉCNICO DE MANUTENÇÃO	MÊS	12	Será estabelecido na pesquisa de mercado e Termo de Referência
2	ASSINATURAS DE BANCO DE DADOS			
2.1	COLLINS (FMS)	EA*	1	55.000,00
2.2	CARTAS AERONÁUTICAS	EA*	1	6.000,00
2.3	CONTROLE CAMP SYSTEM	EA*	1	45.000,00
4	SERVIÇOS EVENTUAIS DE MANUTENÇÃO E MANUTENÇÃO NÃO PROGRAMADAS	HOMEM/HORA	200	Será estabelecido na pesquisa de mercado e Termo de Referência
5	SERVIÇOS EVENTUAIS SUBCONTRATADOS DE MANUTENÇÃO E LOCAÇÃO DE COMPONENTES	EA*	450.000	R\$ 450.000,00
6	FORNECIMENTO DE MATERIAIS AERONÁUTICOS	EA*	500.000	R\$ 500.000,00
7	RESSARCIMENTO COM DESPESAS DE MECÂNICO EM VIAGEM (por viagem)	EA*	55.080	R\$ 55.080,00
VALOR TOTAL DE REFERÊNCIA DA CONTRATAÇÃO				A ser cotado em pesquisa de mercado

5. LEVANTAMENTO DE MERCADO E JUSTIFICATIVA DA ESCOLHA DO TIPO DE SOLUÇÃO A CONTRATAR

5.1. Para a concepção de uma solução que atenda à necessidade deste Comando de Aviação Operacional, serão realizadas consultas junto a empresas especializadas no ramo de aviação civil, utilizando-se, como modelo, o TERMO DE REFERÊNCIA (TR) elaborado segundo as normas administrativas atuais cujos valores serão inseridos na planilha de pesquisa de mercado.

5.2. Justificativa de existência de 4 (quatro) taxas administrativas

5.2.1. Será utilizado nessa nova contratação 4 (quatro) taxas administrativas, que serão utilizadas:

- a) Fornecimento de componentes adquiridos no exterior;
- b) fornecimento de componentes adquiridos no Brasil;
- c) serviços eventuais subcontratados no exterior; e
- d) serviços eventuais subcontratados no Brasil.

5.2.2. Tal utilização tem por base, como por exemplo, na diferença dos custos de importação existente quando a Contratada adquire um produto no exterior com aqueles adquiridos no Brasil.

5.2.3. O mesmo acontece com a prestação de serviços subcontratados no exterior e no Brasil. Não há o que se falar em mesmos percentuais de custos logísticos, impostos etc. Um serviço subcontratado no Brasil irá gerar menos demanda do que aqueles subcontratados no exterior.

5.3. **Justificativas para a possibilidade de subcontratação**

5.3.1. Ocasionalmente, pode acontecer que dois ou mais COMPONENTES da aeronave (por exemplo, um indicador de atitude e um transceptor de comunicação de rádio VHF) apresentem, simultaneamente, problemas no seu funcionamento. Nessa hipótese, a ação corretiva normalmente adotada é a desinstalação dos COMPONENTES SEM CONDIÇÃO DE USO para envio a oficinas especializadas, providas com laboratórios de eletrônica e bancadas de testes específicos para diagnosticar as causas do mau funcionamento e corrigir os defeitos;

5.3.2. O procedimento de envio de COMPONENTES SEM CONDIÇÕES DE USO para oficinas especializadas é o mais recorrente porque a empresa homologada pela ANAC para efetuar a desinstalação e reinstalação de COMPONENTES nem sempre estará também homologada para executar os serviços de conserto (revisão ou reparo) dos mesmos;

5.3.3. Com efeito, devido ao fato de os serviços de manutenção de aeronaves em geral serem bastante diversificados e complexos, exigindo alto grau de especialização técnica dos profissionais que os executam, além de um considerável investimento para se homologar uma oficina de manutenção que cumpra com os requisitos estabelecidos pela ANAC, é comum haver segregação das especialidades de manutenção aeronáutica entre as diversas empresas do ramo, com o objetivo de aumentar a eficiência e reduzir custos;

5.3.4. No caso específico das aeronaves, é provável que não exista no mercado uma única organização de manutenção de produtos aeronáuticos que seja capaz de se desincumbir sozinha da totalidade dos serviços de manutenção e que tenha capacidade de executar, diretamente e com recursos próprios, todos os serviços de manutenção preventiva e corretiva da célula, dos motores, dos conjuntos rotativos e dos aviônicos que as equipam;

5.3.5. Os serviços de manutenção de aeronaves envolve níveis de reparos que, não raro, não são executados por uma única empresa contratada. Pode ser citado como exemplo os níveis de manutenção executados num motor de aeronave, desde a manutenção de linha até as revisões gerais. sendo assim, é normal no meio aeronáutico uma empresa homologada para a manutenção geral dos manuais de aeronave não ser homologada para efetuar a revisão geral dos motores e de outros conjuntos mais complexos (hélices, trens de pouso etc). Serviços especializados como pintura, capotaria, laudos de engenharia, são outros exemplos de que pode ser necessário subcontratação no Item pertinente de SERVIÇOS EVENTUAIS SUBCONTRATADOS.

5.3.6. Diante dessa peculiar realidade do mercado de manutenção aeronáutica, a única alternativa para se evitar a subcontratação seria o fracionamento da manutenção da aeronave segundo as diversas especialidades. Como já exposto no Termo de Referência, o fracionamento dos itens a serem licitados, incluído aí o APOIO OPERACIONAL, seria desvantajoso para a administração;

5.3.7. Todos os aspectos acima mencionados visam a demonstrar que a subcontratação acaba se impondo para não inviabilizar a manutenção da aeronave. O limite de 70% tem sido a praxe nos contratos de manutenção de aeronaves no âmbito da CAOP, sendo considerado suficiente para abarcar a grande maioria dos eventos com potencial de indisponibilizar as aeronaves. No entanto o percentual em questão será calculado durante a elaboração do Termo de Referência (TR).

5.4. **Justificativa para a criação de um Item de assinatura de Banco de Dados**

5.4.1. Atualmente alguns contratos de manutenção necessitam dos serviços de assinaturas de banco de dados, tendo em vista que os sistemas das aeronaves em questão, devido as novas tecnologias, inserem nos seus equipamentos computadorizados cartas

aeronáuticas, waypoints e todos os dados necessários a navegação aérea os quais estão interligados com os sistemas de gerenciamento de voo, piloto automático etc. e sem os quais, impossibilitam a aeronavegabilidade.

5.4.2. A contratada responsabilizar-se-á pela revalidação do data base do sistema de navegação (FMS e cartas aeronáuticas) e CAMP SYSTEM que é uma ferramenta de registro e acompanhamento "on line" do status de manutenção da aeronave, fornecida pelo fabricante.

5.4.3. Diante disso, incluir os recursos das assinaturas nos Serviços Eventuais Subcontratados irá onerar o Item, já que, haverá previsão de taxa administrativa para subcontratação no exterior e com empresas nacionais.

5.4.4. Na contratação atual (23/2015), os custos são repassados para a CONTRATANTE sem qualquer taxa administrativa. Por esse motivo foi estabelecido três montantes para as diferentes assinaturas, como observado no Item 4.9 "TABELA - ESPECIFICAÇÃO DO OBJETO" desse Estudo Técnico Preliminar para a nova contratação.

5.4.5. Os montantes foram estabelecidos tendo por base os pagamentos efetuados nos anos anteriores e levando em consideração reajustes, câmbio, e impostos.

5.4.6. Os Itens das assinaturas não serão objeto de lance pelas licitantes durante o pregão eletrônico. Haverá uma reserva de valor para o pagamento das assinaturas de acordo com a revalidação anual.

5.4.7. Sendo assim não haverá necessidade de inclusão de taxa administrativa, ou subcontratação de empresa para terceirizar a obtenção das assinaturas.

5.4.8. Justificativa para contratação de Cartas Jeppesen

5.4.8.1. É obrigatório o uso das cartas aeronáuticas a bordo de aeronaves brasileiras, conforme Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) 91.503 (a) (3) (4).

5.4.8.2. Importante frisar que as cartas aeronáuticas são documentos **obrigatórios** a bordo das aeronaves brasileiras, conforme Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) e a sua ausência poderá inviabilizar a decolagem da aeronave. O DECEA, (Departamento de Controle do Espaço Aéreo) órgão do Ministério da Aeronáutica, publica periodicamente cartas aeronáuticas para o espaço aéreo brasileiro. **Cumprе ressaltar que a qualquer momento os órgãos reguladores podem confeccionar ou alterar procedimentos aeronáuticos de determinada localidade, de maneira que para manter a segurança e legalidade das operações é mandatório que os pilotos certifiquem-se diariamente de estarem portando cartas atualizadas.** Neste sentido, uma vez utilizado o *software* objeto da presente contratação, faz-se necessário que sempre seja consultado e realizado procedimento de identificação e atualização das cartas em vigência antes de qualquer voo.

5.4.8.3. Assim, forçoso é reconhecer que se trata de um serviço de natureza contínua, pois a disponibilização dos documentos/cartas aeronáuticas através das suas atualizações periódicas faz parte das atividades rotineiras da CAOP, não podendo sofrer interrupções, sendo, portanto, indispensável para evitar a inviabilização de toda atividade aérea desta Coordenação (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) 91.503 – obrigatoriedade das cartas aeronáuticas), bem como essencial ao cumprimento das atividades fins da Polícia Federal.

5.4.8.4. Além disso, destaca-se que o DECEA, (Departamento de Controle do Espaço Aéreo) órgão do Ministério da Aeronáutica, publica periodicamente cartas aeronáuticas somente para o espaço aéreo brasileiro. No entanto, com o aumento da demanda de operações solicitadas a esta Coordenação, incluindo diversas missões fora do território nacional, torna-se necessária a contratação de assinatura periódica para publicações referentes ao espaço aéreo fora do Brasil, abrangendo todas as Américas.

5.4.8.5. A JEPPESEN é a única fornecedora que dispõe este tipo de material para atender todas as regiões do mundo. No caso específico da CAOP/DIREX, estamos solicitando assinatura para a América do Sul e Brasil, somente. A intenção de

contratação da assinatura confeccionada pela JEPPESEN se dá pela qualidade do material utilizado e pela necessidade de padronização de material usado nas aeronaves.

5.4.8.6. Além disso, cumpre ressaltar que as aeronaves da frota da Polícia Federal: dois Grand Caravan C208 com aviônicos de navegação modificados no ano de 2016 e aeronave AW139, já possuem em seus sistemas de navegação cartas aeronáuticas no formato JEPPESEN.

5.4.8.7. Assim, não é recomendada a utilização de dois tipos de cartas nas aeronaves, pois o diferente *layout* poderia causar dúvidas de interpretação, colocando em risco a Segurança do voo. As cartas JEPPESEN possuem um detalhamento usado internacionalmente, possibilitando que os tripulantes da CAOP se mantenham familiarizados com este tipo de material, estando prontos para realizar missões no Brasil e exterior.

5.4.9. Justificativa para contratação da assinatura Camp System

5.4.9.1. O CAMP SYSTEM é uma ferramenta de registro e acompanhamento “on line” do status de manutenção da aeronave, fornecida pelo fabricante. Sua principal vantagem é a segurança em relação aos registros. Como os registros técnicos são essenciais para controle e condição de aeronavegabilidade, ter estes registros em um banco de dados específicos traz uma segurança à mais, pois no caso da perda de algum registro pode-se recuperá-lo com base nos dados registrados no sistema.

5.4.9.2. Este sistema não elimina a necessidade do registro físico (cadernetas, FORM's etc.) mas facilita bastante o controle da documentação técnica da aeronave visto que pode-se a qualquer momento emitir um relatório ou projeção de itens vencidos ou que estejam à vencer dentro de um período predeterminado pelo operador.

5.4.9.3. Outra vantagem deste sistema é a manutenção do valor de venda da aeronave. É possível observar que aeronaves que possuem uma assinatura e fazem o controle de sua documentação técnica via sistema digital conseguem destaque na hora de sua negociação frente à outra aeronave de mesmo modelo e condições de venda, isso ocorre devido o fato de o interessado na compra conseguir verificar com muita facilidade toda a vida da aeronave no que se refere aos seus registros de manutenção, que é o mais requerido em uma negociação.

5.4.9.4. Normalmente cada oficina possui uma metodologia e um banco de dados próprio para acompanhamento dos registros de manutenção de uma aeronave, porém, por se tratar de um processo e/ou programa particular da instituição estes registros ficam restritos ao âmbito da empresa, sendo fornecido apenas os dados necessários ao acompanhamento da manutenção no período em que esta oficina estiver responsável pelos serviços. Os registros físicos ficam arquivados e disponíveis para consulta durante o período de 5 anos conforme previsto na lei, porém após este período não se tem a garantia da acessibilidade à estes documentos.

5.4.9.5. A maioria das empresas, por falta de estrutura, normalmente não garantem a integridade destes documentos além do período que prevalece na lei. No caso de uma aeronave pertencente à um órgão público o risco de perda de uma documento de registro é ainda mais crítico pois não existe a garantia de que a oficina responsável pela manutenção será sempre a mesma, devido ao sistema de ampla concorrência via Licitações o responsável pela manutenção pode mudar no término do contrato.

5.4.9.6. Sendo assim, é vantajoso para o operador manter a assinatura anual deste sistema como forma de mitigar possíveis futuros problemas com registro de manutenção. É importante salientar que a falta de comprovação (registro) de determinados serviços e ou troca de componentes podem gerar indisponibilidade da aeronave e/ou até mesmo um prejuízo financeiro caso tenha que se refazer um serviço ou substituir um componente por falta de registro.

6. ESTIMATIVA DE PREÇOS

6.1. A licitação será na modalidade PREGÃO, na forma ELETRÔNICA, do tipo menor valor global.

6.2. A jurisprudência do TCU sinaliza que a pesquisa de preços de mercado é uma exigência legal para todos os processos licitatórios, inclusive para os casos de dispensa e inexigibilidade, conforme Acórdãos 4549/2014 – Segunda Câmara, 1422/2014 – Segunda Câmara e 522/2014 – Plenário. Desta forma, será feita pesquisa no painel de preços e pesquisa com os fornecedores.

7. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

7.1. Considerando que a aviação praticada no CAOP é a aviação Civil, sujeitando-se a todos requisitos e normas legais e administrativas próprios desta modalidade de aviação:

7.1.1. O dever de prover a manutenção das aeronaves decorre de exigência legal. Nesse sentido, os §§ 2º e 3º do art. 70 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86);

7.1.2. Dessa Forma, para cumprir a legislação aeronáutica e garantir uma operação segura a fim de que a aeronave KING AIR 350i (PR-BSI) fique disponível para voo o máximo de tempo possível e assim alcançar o sucesso das missões policiais que demandem o seu emprego, será necessário licitar a contratação de empresa homologada pela ANAC para executar os serviços descritos, haja vista que a CAOP não dispõe de servidores habilitados nem das ferramentas indispensáveis para manter a CONDIÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE DA AERONAVE.

7.2. Justifica-se a a necessidade da contratação de empresa certificada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) para a prestação de serviço de manutenção aeronáutica com fornecimento de componentes aeronáuticos para uma aeronave modelo KING AIR - B300 (350i) matrícula PR-BSI, pertencente a frota do Comando de Aviação Operacional da Polícia Federal (CAOP).

7.3. Considerando jurisprudência do TCU a qual sinaliza que a pesquisa de preços de mercado é uma exigência legal para todos os processos licitatórios.

7.3.1. Serão realizadas consultas junto a empresas especializadas no ramo de aviação civil, utilizando o painel de preços e pesquisa direta com fornecedores.

8. JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO

8.1. Em que pese haver a possibilidade de fracionar o objeto da contratação em grupos e itens distintos ou, até, em certames licitatórios autônomos, como fora realizado nos processos realizados no ano de 2012 para as aeronaves EMB-145 da frota da CAOP, verificou-se na prática que tal fracionamento não seria a opção mais vantajosa para a Administração.

8.2. Esta forma de contratação resulta por vezes na indisponibilidade parcial da aeronave que impede sua operação, no entanto, os demais contratos continuam vigentes e por sua vez sendo honrados representando gastos mensais mesmo que a aeronave permaneça em solo. Tal problema ocorre porque apesar de serem prestados por empresas diversas e aparentemente não possuírem vínculos diretos e finalidade distintas, todos os contratos interferem diretamente na operabilidade da aeronave, tendo único objetivo final: a aeronavegabilidade e disponibilidade da aeronave para voo.

8.3. Por outro lado, o fracionamento dos SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO, com a realização de licitações distintas para cada especialidade, poderia acarretar na celebração de inúmeros contratos diferentes, cada um tendo por objeto um aspecto específico da manutenção de uma mesma aeronave, tornando significativamente difícil a administração da manutenção da AERONAVE como um todo.

8.4. Nesse contexto, seria muito provável que ocorressem conflitos de interesse entre as diversas empresas contratadas, principalmente quando houvesse necessidade de se responsabilizar qualquer delas por vícios ou fatos dos produtos fornecidos e dos serviços prestados, em razão de estarem todos eles relacionados ao mesmo objeto, ou seja, a manutenção da AERONAVE.

8.5. Da mesma forma, com a celebração de vários contratos de manutenção distintos, aumentar-se-ia a dificuldade de fiscalização da execução contratual devido à multiplicidade de localidades de prestação dos serviços, tornando ainda mais oneroso e complicado o incremento do número de servidores para exercerem as atribuições de fiscais dos referidos contratos, particularmente porque a CAOP atualmente possui um quadro reduzido de servidores com formação em manutenção aeronáutica.

8.6. Além disso, deve-se considerar que os servidores lotados na CAOP cumulam atividades de pilotagem com atividades administrativas diversas, incluindo a fiscalização de contratos. Assim, o deslocamento de servidores de forma frequente, a fim de realizar a fiscalização dos serviços aqui propostos, pode prejudicar as demais funções por eles desempenhadas, principalmente as atividades-fim, ou seja, as de caráter operacional.

8.7. Consequentemente, para fazer face à ampliação da demanda de trabalho de fiscalização da execução de diversos instrumentos contratuais, seria necessário aumentar o efetivo de servidores e contratar um número de profissionais para prestação de serviços técnicos especializados de assessoria aeronáutica para auxiliar os fiscais dos vários contratos de manutenção no desempenho de suas atribuições, de acordo com o previsto no art. 67, caput, in fine, da Lei n. 8.666/93.

8.8. Por se tratar de serviços inter-relacionados, o agrupamento dos itens é economicamente vantajoso para a Administração. Além disso, é conveniente que tais serviços tenham um gerenciamento centralizado, de modo a evitar a prejudicialidade comentada nos parágrafos anteriores. Como afirmado, o eventual fracasso da contratação ou da execução correta da prestação dos serviços ou do fornecimento de materiais aeronáuticos, em separado dos demais serviços, poderia comprometer toda a contratação aqui almejada, acarretando sérios prejuízos à Administração, revezes financeiros e descontinuidade dos serviços operacionais das aeronaves.

8.9. Por essas razões, entende-se que os itens a serem licitados devem permanecer agrupados em um único grupo, pois essa é a melhor forma de administrar o contrato a ser celebrado e que possibilitará a integralidade do patrimônio público e condições mais vantajosas à Administração, nos termos do art. 15º, da Instrução Normativa nº 005/2017-MPOG, de 26 de maio de 2017 (IN 05/2017).

9. DEMONSTRATIVO DOS RESULTADOS PRETENDIDOS EM TERMOS DE ECONOMICIDADE E DE MELHOR APROVEITAMENTO DOS RECURSOS DISPONÍVEL

9.1. A contratação dos serviços descritos nos presentes autos, se considerado o fato de que a manutenção da CONDIÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE da AERONAVE é um dos pressupostos para que a aeronave KING AIR possa ser operada pela Polícia Federal de forma segura, eficaz, eficiente e efetiva em proveito de várias atividades desenvolvidas pelo DPF que demandam esse meio de transporte aeropolicial.

9.2. Além do mencionado benefício, sob o aspecto utilitário, a contratação também visa a benefícios de cunho patrimonial para a Administração Pública Federal, pois possibilitará a conservação da AERONAVE contra eventual deterioração prematura por falta de manutenção e cuidados técnicos, buscando-se assim evitar o desperdício de recursos públicos investidos na aquisição destes bens de considerável valor econômico.

10. PROVIDÊNCIAS PARA ADEQUAÇÃO DO AMBIENTE DO ÓRGÃO

10.1. Trata-se de contratação cuja demanda é recorrente, para manutenção de condições de aeronavegabilidade da aeronave operada desde o ano de 2015 por esta unidade, premissa essa que determina não haver providências para adequação do ambiente do órgão, além daquelas de caráter administrativo (fiscalização de execução contratual).

11. DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE OU NÃO DA CONTRATAÇÃO

11.1. Assim, diante do exposto acima, entendemos ser VIÁVEL a contratação de Empresa certificada pela ANAC para a prestação de serviço de manutenção aeronáutica com fornecimento de componentes aeronáuticos em cumprimento ao disposto nos parágrafos §§ 2º e 3º do art. 70 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86) e nos termos do Decreto nº 9.507 de 21 de setembro de 2018, que “dispõe sobre a execução indireta, mediante contratação, de serviços da administração pública federal direta, autárquica e fundacional e das empresas públicas e das sociedades de economia mista controladas pela União”.

11.2. O presente documento segue assinado pelos Integrantes Requisitante, Administrativo e Técnico da Equipe de Planejamento da Contratação, designada pelo documento de Instituição da Equipe de Planejamento da Contratação.

12. IDENTIFICAÇÃO DOS SERVIDORES QUE PARTICIPARÃO DA FISCALIZAÇÃO DO CONTRATO

Integrante Técnico

Nome: Leonardi Cupolillo

Matrícula/SIAPE: 18891/1989499

O presente planejamento foi elaborado em harmonia com a Instrução Normativa nº 05/2017 – Secretaria de Tecnologia da Informação do Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão, bem como em conformidade com os requisitos técnicos necessários ao cumprimento das necessidades e objeto da aquisição. No mais, atende adequadamente às demandas de negócio formuladas, os benefícios pretendidos são adequados, os custos previstos são compatíveis e caracterizam a economicidade, os riscos envolvidos são administráveis e a área requisitante priorizará o fornecimento de todos os elementos aqui relacionados necessários à consecução dos benefícios pretendidos, pelo que recomendamos a aquisição proposta.

LEONARDI CUPOLILLO
Integrante Técnico

JACKSON RIMAC ROSALES ALLANIC
Integrante Requisitante
Coordenador de Aviação Operacional

Integrante Administrativo

O presente planejamento está em conformidade com os requisitos administrativos necessários ao cumprimento do objeto. No mais, atende adequadamente às demandas de negócio formuladas, os benefícios pretendidos são adequados, os custos previstos são compatíveis e necessários à execução da atividade da unidade requisitante. Os riscos envolvidos são administráveis, pelo que recomendamos o prosseguimento do feito.

MARCELLO SCARCELA PEREIRA
Integrante Administrativo

Autoridade competente

Aprovo o presente estudo técnico, nos termos do Inc. II, do Art. 14, do Decreto 10.024/19, por entender contemplados todos os requisitos administrativos legais para a continuidade da instrução do processo de contratação dos serviços pretendidos. A opção pela modalidade licitatória encontra amparo legal, bem como satisfaz princípios de boas práticas de gestão, em aspectos econômicos e de eficiência administrativa.

DISNEY ROSSETI
Delegado de Polícia Federal
Diretor Executivo



Documento assinado eletronicamente por **LEONARDI CUPOLILLO, Agente de Polícia Federal**, em 04/05/2020, às 15:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **JACKSON RIMAC ROSALES ALLANIC, Coordenador(a)**, em 04/05/2020, às 16:34, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **DISNEY ROSSETI, Diretor Executivo**, em 04/05/2020, às 17:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

Documento assinado eletronicamente por **MARCELLO SCARCELA PEREIRA, Agente Administrativo(a)**, em 07/05/2020, às 14:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento



no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site

[http://sei.dpf.gov.br/sei/controlador_externo.php?](http://sei.dpf.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)

[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.dpf.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **14579441** e o código CRC **DD5C60D8**.

Referência: Processo nº 08211.000990/2020-64

SEI nº 14579441