

**Audiência Pública nº 03/2025 - Contratação de serviços contínuos de horas de voo de aeronaves, na modalidade fretamento**

Date: 23/06/2025

**ESCLARECIMENTOS SOBRE AS MANIFESTAÇÕES APRESENTADAS PELA EMPRESA LÍDER AVIAÇÃO**

ITEM	DOCUMENTO	ITEM DO DOCUMENTO	ASSUNTO	PERGUNTA DO LICITANTE	RESPOSTA DO ÓRGÃO
1	Minuta do Edital	1.2	Do Objeto	A Sessão Pública e a Etapa de Lances será concomitante para todos os 49 items? Poderá ser extremamente confuso e difícil de operacionalizar, tanto para licitantes que forem participar de mais de um item quanto para o Pregoeiro.	Não há dispositivo legal que estabeleça a quantidade exata de itens a serem abertos simultaneamente para lances. A definição será feita pelo pregoeiro e sua equipe de apoio, com base na razoabilidade, visando garantir a condução eficiente da sessão pública, até no máximo 20 itens por rodada.
2	Minuta do Edital	4.1	Do Orçamento Estimado	Solicitamos a gentileza de confirmar o entendimento de que o orçamento estimado para a contratação será divulgado publicamente antes do prazo final para a entrega das propostas, de forma a servir como parâmetro de preço para os proponentes.	Devido à falta de interesse dos fornecedores em auxiliar na precificação, sobretudo pelas empresas de maior porte que poderiam tê-lo feito, para alguns itens da contratação, conforme dispõe o art. 24 da Lei n.º 14.133, de 2021, o orçamento estimado poderá ter caráter sigiloso. Sendo sigiloso, a divulgação se dará após o julgamento das propostas, de acordo com o item 4 da minuta de edital
3	Minuta do Edital	6.1.2	Do Preenchimento da Proposta	A quantidade de meses indicada no subitem 6.1.2 não corresponde ao total efetivo de meses das operações sazonais descritas, uma vez que diversos itens contemplam períodos inferiores a 12 meses por ano. Diante disso, é necessário revisar a definição da quantidade a ser cotada, considerando que, devido à sazonalidade, não há garantia de operação contínua ao longo dos 12 meses em cada ano. Assim, ao final dos cinco anos, o total acumulado pode ser inferior aos 60 meses inicialmente considerados.	De fato, diversos itens contemplam períodos sazonais inferiores a 12 meses por ano, em função da necessidade e estratégia de cada órgão, não havendo garantia de operação contínua ao longo dos 12 meses em cada ano para todos os itens. A obrigatoriedade de execução dos serviços, durante os cinco anos do contrato, dar-se-á nos respectivos períodos sazonais definidos por cada órgão contratante.
4	Minuta do Edital	7.14	Da Abertura da Sessão, Classificação das Propostas e Formulação de Lances	Gentileza confirmar o entendimento de que o item 7.14 faz referência apenas à fase aberta do processo.	Correto. O item 7.14 refere-se à fase aberta do pregão eletrônico.
5	Minuta do Edital	7.18	Da Abertura da Sessão, Classificação das Propostas e Formulação de Lances	Há uma inconsistência sobre o tema de ME / EPP e tratamento favorecido previsto em Lei. No item 5.5.1 diz que as empresas terão que declarar serem ME/EPP, já o item 7.18 diz que o próprio sistema irá identificar as ME/EPP participantes e aplicar o favorecimento automaticamente e independentemente da declaração. Sendo assim, caso a empresa não faça a declaração prevista conforme o item 5.5.1 ela não poderá ser beneficiada pela regra do item 7.18. Favor esclarecer e ajustar o regramento.	Os subitens mencionados tratam de aspectos distintos e seguem a redação padrão da minuta da AGU, de acordo com a configuração do sistema Compras.gov. O subitem 5.5.1 trata da necessidade de declaração, a ser realizada pelo fornecedor no momento do cadastramento da proposta. Já o subitem 7.18 refere-se à aplicação automática dos benefícios previstos nos arts. 44 e 45 da LC nº 123/2006, durante a fase de lances, conforme o reconhecimento do sistema.
6	Minuta do Edital	8.1	Da Fase de Julgamento	Há um ERRO MATERIAL na menção ao item do edital, que deveria ser o 3.7 ao invés do 3.8. Favor ajustar.	Agradecemos a observação. Informamos que o erro material será devidamente corrigido.
7	Minuta do Edital	9.10 e 9.11	Da Fase de Habilitação	Ao analisar os itens 9.10 e 9.11 surge um conflito de interpretação com o item 9.1.1. Favor esclarecer se a habilitação "poderá" ou necessariamente será avaliada pelos dados do SICAF.	Os subitens mencionados seguem a redação padrão da minuta da AGU. O subitem 9.10 dispõe que a habilitação será verificada por meio do SICAF, nos documentos por ele abrangidos. Os demais documentos de habilitação, não contemplados no sistema, deverão ser apresentados pela licitante durante o certame ou caso solicitado pelo pregoeiro.
8	Minuta do Edital	10.1	Do Termo de Contrato	Com relação ao termo do contrato, favor esclarecer se será firmado contrato com todos os primeiros colocados de cada um dos itens ou se haverá apenas registro de preço para algum item.	A contratação ocorrerá por meio do Sistema de Registro de Preços, o que, conforme a legislação vigente, não implica obrigatoriedade de contratação dos itens registrados.
9	Minuta do Edital	11.8	Da Ata de Registro de Preços	Favor confirmar o entendimento de que o prazo mencionado no item 11.1, referente ao prazo de validade da Ata de Registro de Preços será de 1 ano, prorrogável por mais 1 ano (conforme item 11.8).	O prazo de validade da Ata de Registro de Preços será de 1 (um) ano, prorrogável por igual período, nos termos do item 11.8 da minuta do edital.
10	Termo de Referência	4.3.2	Garantia da Contratação	Solicitamos que seja aceita a apresentação do seguro garantia após a assinatura do contrato, tendo em vista que a formalização contratual é, normalmente, uma das premissas exigidas pelas seguradoras para emissão da apólice. Dessa forma, propomos que seja negociado um prazo, de comum acordo entre as partes, contado a partir da assinatura do contrato, para a apresentação do respectivo seguro garantia.	Trata-se de cláusula padrão definida pela Advocacia Geral da União - AGU. A empresa poderá apresentar outros instrumentos à seguradora, como publicação de vencedora do certame e a própria Ata de registro de preços assinada pelo órgão e fornecedor.
11	Termo de Referência	5.1.2.4	Modelo de Execução do Objeto / Condições de Execução	Em uma situação hipotética de acionamento fora do período sazonal previamente informado, solicitamos, por gentileza, a confirmação do entendimento de que será devido o pagamento referente ao deslocamento da aeronave desde o local onde ela se encontrar até o ponto de atendimento solicitado.	Caso ocorra o acionamento fora do período sazonal previamente estabelecido, a movimentação da aeronave será analisada considerando o caso concreto, considerando o local pretendido de uso, base de referência contratual e posição atual da aeronave, lembrando que não há obrigação da empresa em atender à mobilização fora do período contratualmente pré-estabelecido.
12	Termo de Referência	5.1.5	Modelo de Execução do Objeto / Condições de Execução	Solicitamos, por gentileza, a confirmação do entendimento de que a contratada poderá recusar atendimentos fora do período sazonal previamente estabelecido no contrato, sem a aplicação de quaisquer penalidades.	Não há previsão de aplicação de quaisquer penalidades para o caso da a contratada recusar atendimentos fora do período sazonal previamente estabelecido no contrato.

13	Termo de Referência	5.2.2	Modelo de Execução do Objeto / Local e Horário da Prestação dos Serviços	Considerando que o item 5.2.2 informa que os serviços serão prestados em horários definidos conforme programação do contratante, solicitamos, por gentileza, a confirmação se haverá programação de voos noturnos ou se o planejamento contemplará apenas operações diurnas.	As atividades de combate a incêndios florestais e atendimento a emergências são conduzidas do nascer ao pôr do sol. Para as aeronaves de transporte (asa fixa), podem ser realizados deslocamentos em períodos noturnos, assim como pode haver por algum operador a necessidade de realização de voo visual noturno, conforme regulamentação aeronáutica, porém não há previsão de tripulações adicionais, assim, deverá ocorrer o gerenciamento da jornada da tripulação em acordo com a legislação e parâmetros de segurança operacional.
14	Termo de Referência	5.3.5	Modelo de Execução do Objeto / Rotinas a Serem Cumpridas	Solicitamos, por gentileza, a confirmação do entendimento de que, durante o período diurno, a operação poderá ser atendida com apenas uma tripulação, respeitando-se os intervalos para refeições e os tempos mínimos de descanso previstos na regulamentação vigente.	A operação deve ocorrer conforme a regulamentação aplicável ao serviço contratado.
15	Termo de Referência	5.3.5	Modelo de Execução do Objeto / Rotinas a Serem Cumpridas	Em tempo, caso seja confirmada a existência de operação noturna, solicitamos, por gentileza, a confirmação do entendimento de que, durante o período noturno, a operação poderá ser atendida com apenas uma tripulação, respeitando-se os intervalos para refeições e os tempos mínimos de descanso previstos na regulamentação vigente.	A operação deve ocorrer conforme a regulamentação aplicável ao serviço contratado. Não há previsão contratual de tripulação adicional, devendo ocorrer o gerenciamento da jornada conforme regulamentação aplicável.
16	Termo de Referência	5.6	Modelo de Execução do Objeto / Especificação da Garantia do Serviço	O afretamento é um serviço que se esgota em si, não sendo possível de ser refeito ou substituído. Portanto, a garantia do serviço não é aplicável ao objeto contratado. Diante do exposto, solicitamos a exclusão desse item.	Item excluído.
17	Termo de Referência	6.2	Modelo de Gestão do Contrato	O item 6.2 informa que em caso de impedimento, ordem de paralisação ou suspensão do contrato, o cronograma de execução será prorrogado automaticamente pelo tempo correspondente, anotadas tais circunstâncias mediante simples apostila. Solicita-se seja informado se procede o entendimento de que, durante o período a que se refere o item 6.2, a Contratada permanecerá apta a receber remuneração referente ao Contrato), uma vez que, mesmo na hipótese de necessidade de suspensão dos serviços, a Contratada deverá permanecer com os ativos e pessoal relacionados à execução do Contrato) mobilizados e prontos para retomada dos Serviços, tão logo se faça possível.	Trata-se de cláusula padrão definida pela Advocacia Geral da União - AGU. Tal situação vai depender do caso concreto para efeito de remuneração ou pagamento, uma vez que o foco da regra é preservar os prazos para o cronograma de execução. Ressalta-se que o caso de impedimento, ordem de paralisação ou suspensão do contrato pode se dar por iniciativa da administração, culpa da contratada ou por fato imprevisível alheio às partes.
18	Estudo Técnico Preliminar	4.1.10	Condições Gerais da Contratação	Visando a participação de uma parcela maior de empresas e a obtenção de maior variedade de meios para atendimento às operações de combate a incêndios, consideramos importante a inclusão de um item específico no processo de contratação para helicópteros bimotores de médio porte, com capacidade mínima de 11 passageiros. Desta forma as empresas estariam competindo em uma categoria específica (médio porte), sem disputa com aeronaves menores (pequeno porte) que tornam a competição desigual. Além disso, os órgãos contratantes teriam uma opção de aeronave mais robusta, com maior capacidade de transporte de passageiros e carga interna e/ou externa (helibalde), mantendo a versatilidade necessária para esse tipo de operação.	A definição de cada item com sua respectiva aeronave, pela Equipe de Planejamento da Contratação, levou em consideração as necessidades dos possíveis órgãos participantes, bem como a capacidade de participação do mercado nos itens definidos.
19	Estudo Técnico Preliminar	4.1.34.2	Descrição dos Requisitos da Contratação / Da Dispensa de Vistoria Técnica	Há uma divergência em relação ao que é exposto nesse subitem em comparação ao divulgado nos demais documentos no que tange ao local de entrega inicial das aeronaves a serem contratadas pelo IBAMA: no Estudo Técnico Preliminar é mencionado Brasília e Cuiabá, enquanto nos outros documentos apenas Brasília. Qual local deve ser considerado?	Para os itens do Ibama, o local de entrega é definido conforme tipo de aeronave. Aviões-cisterna Cuiabá-MT, demais aeronaves Brasília-DF.
20	Estudo Técnico Preliminar	5.65	Empresas 5, reunião realizada em 16/02/2025 (memória SEI 49792842).	Identificamos, por engano, a menção ao nome da empresa Líder Aviação em documentos relacionados ao presente certame, quando o correto seria manter essa informação em sigilo neste momento do processo. Sendo assim, solicitamos, por gentileza, que o nome da empresa não seja incluído no edital oficial, nem em documentos públicos vinculados à licitação, a fim de preservar a confidencialidade e garantir igualdade de condições entre os participantes.	Ajuste promovido.
21	Estudo Técnico Preliminar	6.20	Dos Critérios de Medição e de Pagamento	O redutor de 50% sobre o valor das horas que excederem o quantitativo mínimo mensal inviabiliza economicamente a participação no certame. A menção a esse redutor consta no Estudo Técnico Preliminar mas não foi feita menção a ele no Termo de Referência e nem na Minuta do Edital. Favor confirmar o entendimento de que esse redutor foi excluído da licitação.	A contratação visa suprir demandas de aeronaves com cadências de voo que não pode ser prevista com exatidão, motivo pelo qual não se pode previamente definir o quantitativo a ser efetivamente utilizado e consequentemente o estabelecimento de um valor único de hora de voo, considerando que entre os itens que formam o preço da prestação do serviço há componentes fixos e variáveis, portanto, conforme se amplia a quantidade de horas de voo executadas, os componentes fixos são proporcionalmente amortizados. Considerando essa indefinição do total de horas de voo que serão efetivamente utilizadas, em conjunto com a necessidade de manter a aeronave à disposição do contratante de forma integral, buscou-se uma forma de balancear a forma de remuneração de modo que seja garantida à contratada a cobertura de seus custos fixos quando de uso do mínimo de horas ou menos, ao mesmo tempo em que não se onera demasiadamente o contratante quando da ampliação das horas executadas. Nessa forma de pagamento é esperado que o valor da hora de voo base (sem desconto) seja maior em comparação a um modelo de pagamento sem desconto. De modo a permitir a correta precificação, o valor do desconto nas horas excedentes será definido conforme a composição de custos apresentada pela própria interessada em sua proposta comercial, ou seja, o desconto a ser aplicado nas horas de voo excedentes será o percentual que representa os custos fixos em relação ao total, os quais já estarão pagos dentro das horas mínimas garantidas. Dessa forma será sim exigida a aplicação de redutor sobre as horas voo que excederem as 36 mínimas para pagamento integral, porém, sem a definição de percentual mínimo ou máximo de desconto por parte da Administração. Pois este será estabelecido pelo licitante, conforme planilha de custos e formação de preços, quando da formulação da sua proposta comercial.

ESCLARECIMENTOS SOBRE AS MANIFESTAÇÕES APRESENTADAS PELA EMPRESA PEC TÁXI AÉREO LTDA					
22	Estudo Técnico Preliminar	6.20	Dos Critérios de Medição e de Pagamento	<p>Justificamos que durante os meses de utilização do serviço conforme mencionado na planilha enviada, a aeronave permaneceria exclusiva para a administração. O quantitativo de 36 horas é um número muito reduzido diante daquilo que é realidade nossa hoje para manter nosso custo fixo, que é uma média de 65 horas / mês por aeronave, que importaria em prejuízo para empresa e frustração da nossa parte, além de que ultrapassando as 36 horas, ocorreria uma redução exagerada de 50%.</p> <p>Do que se pede;</p> <p>Solicitamos a retirada do fator redutor de 50% que excedem as 36 horas, alterando para o pagamento normal de horas voadas excedentes, garantindo o mínimo de 36 horas mês. Acreditamos que esse seria o razoável.</p> <p>Solicitamos vossa análise e deferimento</p>	<p>A contratação visa suprir demandas de aeronaves com cadência de voo que não pode ser prevista com exatidão, motivo pelo qual não se pode previamente definir o quantitativo a ser efetivamente utilizado e consequentemente o estabelecimento de um valor único de hora de voo, considerando que entre os itens que formam o preço da prestação do serviço há componentes fixos e variáveis, portanto, conforme se amplia a quantidade de horas de voo executadas, os componentes fixos são proporcionalmente amortizados. Considerando essa indefinição do total de horas de voo que serão efetivamente utilizadas, em conjunto com a necessidade de manter a aeronave à disposição do contratante de forma integral, buscou-se uma forma de balancear a forma de remuneração de modo que seja garantida à contratada a cobertura de seus custos fixos quando de uso do mínimo de horas ou menos, ao mesmo tempo em que não se onera demasiadamente o contratante quando da ampliação das horas executadas. Nessa forma de pagamento é esperado que o valor da hora de voo base (sem desconto) seja maior em comparação a um modelo de pagamento sem desconto. De modo a permitir a correta precificação, o valor do desconto nas horas excedentes será definido conforme a composição de custos apresentada pela própria interessada em sua proposta comercial, ou seja, o desconto a ser aplicado nas horas de voo excedentes será o percentual que representa os custos fixos em relação ao total, os quais já estarão pagos dentro das horas mínimas garantidas. Dessa forma será sim exigida a aplicação de redutor sobre as horas voo que excederem as 36 mínimas para pagamento integral, porém, sem a definição de percentual mínimo ou máximo de desconto por parte da Administração. Pois este será estabelecido pelo licitante, conforme planilha de custos e formação de preços, quando da formulação da sua proposta comercial.</p>
ESCLARECIMENTOS SOBRE AS MANIFESTAÇÕES APRESENTADAS PELA EMPRESA HELISUL TÁXI AÉREO LTDA					
23	Estudo Técnico Preliminar			<p>Estrutura de pagamento dividida em dois componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Valor variável por hora voada: corresponde aos custos diretamente relacionados à operação da aeronave durante o voo.</li> <li>• Valor fixo mensal: cobre os custos fixos da operação, independentemente da quantidade de horas voadas.</li> </ul> <p>Custos Variáveis: incidem exclusivamente durante o voo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Manutenção: execução dos programas obrigatórios dos fabricantes da aeronave, motores e componentes, essenciais para a segurança operacional.</li> <li>• Combustível: o querosene de aviação representa parcela significativa do custo/hora e está sujeito a flutuações do mercado.</li> <li>• Taxas aeroportuárias e de navegação aérea: valores pagos pelo uso da infraestrutura aeroportuária e serviços de controle de tráfego.</li> </ul> <p>Custos Fixos: recorrentes e independentes da utilização da aeronave:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pessoal: salários, encargos e benefícios da equipe envolvida na operação.</li> <li>• Viagens: deslocamentos, hospedagem e alimentação da equipe alocada.</li> <li>• Infraestrutura de apoio: recursos como caminhões abastecedores dedicados.</li> <li>• Seguros aeronáuticos: seguros obrigatórios de casco e responsabilidade civil.</li> <li>• Depreciação e custo de capital: retorno sobre o investimento em aeronaves e equipamentos.</li> </ul> <p>Vantagens desta estrutura:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• O contratante paga apenas pelas horas efetivamente voadas, evitando custos com ociosidade.</li> <li>• Confere maior segurança ao proponente quanto à remuneração de seus ativos, viabilizando a estruturação financeira necessária à aquisição de aeronaves.</li> </ul>	<p>A estrutura de pagamento selecionada já contempla essa divisão de custos fixos e variáveis, sendo que o componente fixo está incluído em um quantitativo mínimo de horas, o que justifica a aplicação de desconto após superar esse mínimo mensal. De modo a permitir a correta precificação, o valor do desconto nas horas excedentes será definido conforme a composição de custos (fixos e variáveis) apresentada pela própria interessada em sua proposta comercial, ou seja, o desconto a ser aplicado nas horas de voo excedentes será o percentual que representa os custos fixos em relação ao total, os quais já estarão pagos dentro das horas mínimas garantidas.</p>
24	Estudo Técnico Preliminar			<p>Definição de um limite mensal de horas voadas:</p> <p>A ausência de um limite pode acarretar sobrecarga operacional, maior desgaste das aeronaves e necessidade de múltiplas tripulações, impactando negativamente os custos fixos e variáveis. Recomendamos, portanto, a definição de um teto de horas/mês ou, alternativamente, a previsão de um acréscimo proporcional no custo fixo caso esse limite seja ultrapassado.</p>	<p>Considerando os quantitativos contratados, período limitado de operação e não previsão de fornecimento de tripulações adicionais, não se considerou a necessidade de teto mensal operacional, sendo que o próprio gerenciamento de jornadas de tripulantes e total contratado não permitem sobrecarga de utilização dos meios.</p>
25	Estudo Técnico Preliminar			<p>Previsão de taxa de reserva para períodos de baixa demanda</p> <p>Em contratos com uso sazonal (ex: julho a outubro, para combate a incêndios), é fundamental prever uma taxa de reserva para os demais meses, de modo a cobrir parte dos custos fixos e garantir a disponibilidade da aeronave quando acionada.</p> <p>Modelos internacionais, como nos Estados Unidos, preveem uma taxa fixa proporcional para esse fim. Na ausência dessa previsão, o operador poderá não conseguir manter aeronaves exclusivas para o contratante, comprometendo a disponibilidade na alta temporada.</p> <p>Cabe destacar que, devido ao alto custo fixo da operação de aeronaves, os operadores buscam otimizar a utilização de suas frotas ao longo dos 12 meses do ano, não mantendo aeronaves ociosas em prontidão. Essa realidade deve ser considerada diante da quantidade e diversidade de aeronaves previstas nos estudos técnicos da IRP 09/2025 e do Termo de Referência nº 18/2025.</p>	<p>A pretendida contratação considerou as limitações de mercado e orçamentárias, buscando-se limitar os itens a aeronaves disponíveis no mercado, definindo previamente o período de utilização, de modo a permitir que as empresas interessadas possam buscar otimizar o emprego das aeronaves por meio de outras contratações/operações nos demais meses não incluídos nesta contratação.</p>
26	Estudo Técnico Preliminar			<p>Fornecimento de água pelo contratante:</p> <p>Como o operador geralmente não tem conhecimento prévio da região de atuação nem controle sobre a infraestrutura hídrica local, o repasse da responsabilidade pelo fornecimento de água pode resultar em custos adicionais imprevisíveis. Sugerimos, portanto, que o fornecimento de água e reservatórios seja atribuição do contratante.</p>	<p>Para os aviões-cisterna, manteve-se o modelo usual de mercado, com disponibilização dos meios pela Contratada. Para as aeronaves de asa rotativa que utilizam helibalde, não há previsão de meios adicionais de armazenamento ou fornecimento de água, assim o Contratante proverá os meios para suprimento de água.</p>