



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MJSP - POLÍCIA FEDERAL
COORDENAÇÃO DE AVIAÇÃO OPERACIONAL - CAOP/CGAP/DIREX/PF

Processo nº 08200.018779/2025-31

1. INFORMAÇÕES BÁSICAS

Categoria do objeto	Número da Contratação	Processo Administrativo
Bens	200334-9/2025	08200.018779/2025-31

2. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE

2.1. Necessidade de aquisição de (2) dois helicópteros de médio porte, da categoria HMLT (Helicóptero Multimotor), com capacidade para 2 (dois) pilotos e, no mínimo, 12 (doze) passageiros ou 2 (dois) pilotos mais 2.200 (dois mil e duzentos) quilogramas, aproximadamente, de carga útil.

2.2. A Polícia Federal tem como competências constitucionais: prevenir e reprimir os crimes contra a segurança nacional e a ordem política e social ou em detrimento de bens; apurar infrações penais em detrimento de bens, serviços e interesses da União ou de suas entidades autárquicas e empresas públicas, assim como aquelas cuja prática tenha repercussão interestadual e exijam repressão uniforme; prevenir e reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins; exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras; proceder à investigação de qualquer outra natureza, quando determinada pelo Ministro da Justiça, entre outras; o que torna a Polícia Federal essencial ao desempenho das funções estatais, com o espectro de atuação de amplitude nacional.

2.3. Para o cumprimento das citadas atribuições, a Polícia Federal faz uso de seu segmento de aviação, a Coordenação de Aviação Operacional (CAOP/CGAP/DIREX/PF), unidade com origem em 1996 sob a nomenclatura DAOP, atualmente conta em sua frota própria de aeronaves de asas rotativas (helicópteros) com 03 (três) aeronaves monomotoras, modelo Esquilo AS350 B2, 02 (duas) aeronaves bimotoras, modelo Esquilo AS355N, 02 (duas) aeronaves bimotoras modelo Bell 412 Classic e 01 (uma) aeronave bimotora modelo Agusta Westland AW-139. Cada uma das aeronaves atendem a tipos de missão de acordo com seu desempenho operacional.

2.4. O presente documento tem como objetivo dimensionar a demanda atual, bem como projetar um crescimento sustentável das operações aéreas da Polícia Federal de modo que esta unidade aérea possa estabelecer a demanda de aeronaves, pessoal e logística tendo como base as demandas apresentadas pela Diretoria de Investigação e Combate ao Crime Organizado. Dividir-se-á o presente documento em tópicos organizados conforme o tipo de demanda apresentada pela DICOR, a saber: Operações de Repressão a Crimes Ambientais e Povos Originários; Operações de Repressão ao Tráfico de Entorpecentes, demandas estas que se caracterizam pelo emprego de meios aéreos em ambientes rurais e Operações de Repressão a Crimes Fazendários, que podem ocorrer tanto em ambientes rurais quanto urbanos. Ainda, como existem demandas que não estão sendo atendidas pela própria indisponibilidade das aeronaves, tais como imageamento, fundamental em trabalhos de Polícia Judiciária, apoios aos Cumprimentos de Mandados de Busca e Apreensão e de Prisão de alto risco em ambiente urbano e rural, bem como missões não planejadas e fora das hipóteses aqui expostas. É necessário, ainda, estimar um aumento das demandas, pois muitas unidades deixam de solicitar o apoio aéreo necessário pela alta indisponibilidade dos meios de asa rotativa da PF, principalmente pela idade avançada dos helicópteros em operação, utilizando, inclusive, o apoio de outras forças, muitas vezes com custos elevadíssimos, especialmente quando se faz necessário o emprego de meios da Força Armadas.

2.5. Tendo com o base o documento SEI 25114222, no qual a DICOR apresenta suas principais demandas de operações aéreas, bem como o histórico de emprego de aeronaves em operações policiais verificou-se que, no ano de 2022, foram realizadas 11 (onze) operações de repressão a crimes ambientais na região norte, onde o emprego de aeronaves de asa rotativa é imprescindível, conforme documento SEI 25114222 acima referido, que ainda demonstra que o emprego de helicópteros é indissociável da repressão a crimes ambientais. Desse modo, considerando que cada uma dessas operações envolvendo o emprego de aeronave de asa rotativa, exige em torno de 8 a 10 dias de dedicação, contando-se o traslado da aeronave até a área de operação, verifica-se que, somente estas operações exigiram em torno de 110 dias de disponibilidade de aeronave de asa rotativa. Contudo, ao se verificar o tipo de aeronave mais adequado para tal cenário percebe-se a extrema importância e necessidade de uma maior disponibilidade de aeronaves da categoria transporte, de porte médio, uma vez que para atender as demandas de autonomia, alcance e transporte de passageiros verifica-se que as aeronaves do tipo Esquilo, porte pequeno, possuem limitações que dificultam em muito o seu emprego, especialmente quando atuando isoladas. Ainda tendo como base o documento acima mencionado, de lavra da CGMADH/DICOR, verifica-se que somente em uma única operação foram utilizadas cinco aeronaves de asa rotativa, sendo 3 (três) da categoria transporte de porte médio/grande e 2 (dois) da categoria leve. Utilizando-se como paradigma esta operação, denominada Caribe Amazônico, percebe-se, também que há necessidade de emprego de mais de uma aeronave de cada tipo nas mencionadas operações. Em que pese na mencionada operação, como já dito, terem sido empregados 3 (três) helicópteros de transporte e 2 (dois) de categoria leve, para fins de dimensionamento de frota, utilizar-se-á como dado de planejamento o emprego de 2 aeronaves de cada tipo em cada operação, o que acarreta a necessidade total de 220 (duzentos e vinte) dias de disponibilidade de aeronaves de asas rotativas (cada categoria) para as operações de repressão a crimes ambientais planejadas pela PF.

2.6. O emprego conjunto de aeronaves de transporte e aeronaves leves apresenta-se como o mais adequado ao tipo de operações desenvolvidas pela Polícia Federal, pois combina a maior capacidade de transporte permitida por helicópteros de porte médio, com a flexibilidade e a capacidade de intervenção das aeronaves menores, mais leves, garantindo maior segurança à operação como um todo. Ademais, o emprego conjunto de aeronaves de transporte e leves possibilita, ainda, aumentar a capacidade de atuação das aeronaves leves, pois estas podem ter seu combustível transportado por helicópteros de maior porte, incrementando consideravelmente sua capacidade de alcance e autonomia.

2.7. Para além das atuações em operações planejadas, como as mencionadas anteriormente, há, ainda, o emprego no atendimento de alertas de desmatamento, no âmbito da operação Guardiões do Bioma. Para tanto, a Polícia Federal tem em seu planejamento a mobilização de aeronaves de asas rotativas em base na região amazônica, na cidade de Manaus, onde já existe uma base do CAOP, que conta, em seu planejamento, também com uma aeronave de asa fixa Cessna Grand Caravan C208B. O emprego conjunto na região amazônica entre aviação de asa fixa e asas rotativas apresenta-se como o mais eficaz modelo de atuação desta unidade aérea, porque permite a maximização das características de emprego de todas as aeronaves, com o incremento na capacidade de carga e de alcance dos helicópteros leves, com a possibilidade de estabelecimento de pontos de abastecimento de combustível aeronáutico mais próximos das áreas de operações. Utilizando como parâmetro o número de dias de disponibilidade de aeronave para a instalação e operação da mencionada base de aviação na região norte, seriam necessários mais 365 dias de disponibilidade de aeronaves de asa fixa e rotativa, dessa forma, tendo em vista a demanda apresentada pela CGMADH para suas operações de repressão a crimes ambientais e tendo como critério os dias de disponibilidade de aeronaves, seriam necessários, anualmente, um total de 585 (quinhentos e oitenta e cinco) dias de aeronave de asas rotativas de transporte e 585 (quinhentos e oitenta e cinco) dias de aeronave de asas rotativas de categoria leve, bem como 365 dias de aeronaves de asa fixa do tipo Grand Caravan Cessna C208B.

2.8. Em relação à repressão ao tráfico de entorpecentes, a demanda apresentada no documento SEI 25114222 refere-se à realização de operações de erradicação ao plantio de drogas. Tomando-se como parâmetro o ano de 2021, ano em que foi realizado o número ideal de operações desta natureza, sabe-se que há demanda anual para a realização de 17 (dezessete) operações, sendo que cada operação é executada em um período de 10 a 12 dias, levando-se em consideração o traslado da aeronave até a área de operações, o que resulta em um total de 204 (duzentos e quatro) dias de disponibilidade de aeronaves. Neste caso em particular, também se considera ideal a configuração do emprego de uma aeronave de asas rotativas de transporte em conjunto com uma aeronave de asa rotativa de categoria leve, de modo a maximizar tanto a capacidade de transporte dos trabalhadores até as plantações identificadas, com o uso das aeronaves de transporte, bem como a identificação das áreas a serem erradicadas e a segurança aproximada das equipes de erradicação com a utilização de aeronaves da categoria leve. Importante salientar que estas operações, relevantes como demonstrado no documento SEI 25114222, submetem as aeronaves desta unidade a condições extremas, anormais até dentro das aplicações de helicópteros na atividade policial, exigindo elevados esforços de manutenção, o que implica, ainda, em altos custos e uma baixa disponibilidade devido aos períodos de inspeção, fatores estes que devem ser incluídos no presente estudo, ainda que dentro de um acréscimo estimado ao final dos cálculos. Desse modo, tendo em vista as demandas apresentadas pela CGPRE/DICOR, verifica-se que há necessidade de 204 (duzentos e quatro dias) de disponibilidade de aeronaves de asa rotativa de transporte, bem como de 204 (duzentos e quatro dias) de disponibilidade de aeronaves de asa rotativa de categoria leve.

2.9. Em relação aos delitos fazendários apresentados no documento SEI 25114222, este estudo irá dividir a demanda em duas etapas: a primeira irá levar em consideração a demanda de priorização das ações na região de Foz Iguaçu - PR, local apontado por diversos estudos, bem como pelo número de demandas recebidas de apoio aos NEPOM (Núcleo Especial de Polícia Marítima) de Foz do Iguaçu e Guaíra, que são raramente atendidas devido à alta indisponibilidade de aeronaves. Desse modo, incluiu-se no planejamento desta unidade aérea, em razão dessa elevada quantidade de demandas recebidas da CGPFAZ e da SR/PF/PR para apoio às ações de repressão ao contrabando, descaminho e tráfico de entorpecentes realizadas pelos Núcleos de Polícia Marítima das Delegacias de Foz do Iguaçu e Guaíra, o estabelecimento de uma base de aeronave de asas rotativas de categoria leve na cidade de Foz do Iguaçu. Assim, para o atendimento de tal demanda, será necessária a disponibilidade de uma aeronave de categoria leve por 365 dias. Já para o atendimento das outras demandas listadas no documento mencionado como originárias da área de repressão aos crimes fazendários, devido à dificuldade de quantificação exata da demanda, decidiu-se por incluí-la na majoração de 30% (trinta por cento) que será acrescida ao final, para ambos os tipos de aeronaves, já que para estas missões se apresenta como ideal o emprego das células compostas por duas aeronaves, uma de cada categoria, e também para permitir um crescimento esperado da demanda bem como o atendimento de missões não previstas no presente documento.

2.10. Com relação às operações de apoio a cumprimentos de mandados de busca e apreensão em áreas urbanas, bem como aos mandados de prisão de alto risco, considera-se que são demandas de difícil avaliação, pois dada a conhecida incapacidade de atendimento deste tipo de apoio por parte do CAOP, na maioria das vezes, os pedidos sequer são realizados pelas unidades. Contudo, tendo-se como parâmetro os 3 (três) primeiros meses de 2022, na qual apenas duas demandas foram encaminhadas ao CAOP, estima-se, para fins de planejamento a realização anual de 8 (oito) operação de 5 dias, perfazendo um total de 40 (quarenta) dias de disponibilidade. Também neste cenário, propõe-se o emprego de uma unidade composta por uma aeronave de transporte e uma aeronave leve, de modo que se permita o deslocamento rápido e ágil de um efetivo de ao

menos uma equipe tática e contando-se com o apoio aéreo necessário, propiciado por uma aeronave leve, o que aumenta consideravelmente a segurança dos policiais e de terceiros bem como o sucesso da missão.

2.11. A elevada taxa de indisponibilidade da frota de asas rotativas tem como uma de suas principais causas, além claro, da idade da frota que corrobora este dado, a impossibilidade de respeito à diagonal de manutenção prevista para aeronaves desta categoria. Considera-se como boa prática, na aviação, que uma frota deve operar, de forma simultânea, 60% (sessenta por cento) das suas aeronaves de cada modelo, mantendo assim 40% (quarenta por cento) em manutenção. Tal dado é decorrente do elevado nível de segurança exigido na atividade aérea, que requer a realização frequente de inspeção/revisão das aeronaves, bem como da necessidade constante de substituição de peças que apresentem desgaste ou tenham seu período de vida útil encerrado, conforme orientação do fabricante. Dessa feita, para manter a sua operacionalidade, e atender as demandas aqui analisadas, sem se considerar um aumento futuro de demandas e missões inopinadas, deve-se acrescentar ao número de dias acima analisado para cada categoria de aeronave o valor de 40% (quarenta) por cento.

2.12. Sendo assim, para atender a demanda atual de aeronaves de asas rotativas da categoria transporte seriam necessários 829 (oitocentos e vinte e nove) dias de aeronaves disponíveis por ano acrescidos de 332 (trezentos e trinta e dois) dias, que representa o valor de 40% de tempo dedicado à manutenção para cada aeronave, perfazendo um total de 1.161 (mil cento e sessenta e um) dias. Verifica-se então que o número mínimo de helicópteros capaz de cumprir todas as demandas apresentadas seria de **4 (quatro) aeronaves de transporte**, pois o resultado da divisão do número de dias necessários de disponibilidade de aeronave por ano, por 365 (trezentos e sessenta e cinco), número de dias em um ano, tem como resultado 3,2 que quando acrescido dos 30% relativos ao atendimento das missões de repressão a crimes fazendários não contemplados na região de Foz do Iguaçu, perfaz o total de 4 aeronaves de transporte médio porte.

2.13. Já em relação às aeronaves de categoria leve (não objetos deste ETP) seriam necessários 1.194 (mil cento e noventa e quatro) dias de aeronave disponíveis por ano, acrescidos de 40% (quarenta por cento), relativo ao tempo de manutenção, totalizando 1.672 (mil seiscentos e sessenta e dois) dias de aeronaves disponíveis por ano, o que resulta em 4,6 aeronaves leves, arredondando para o número inteiro mais próximo tem-se uma demanda por 5 (cinco) aeronaves de categoria leve, isso sem considerar as missões não previstas neste documento, bem como a compensação pelo maior desgaste característico de nossa operações, nem aquelas operações de crimes fazendários não calculadas.

2.14. A fim de estabelecer o tamanho adequado da frota para o atendimento das missões relacionadas às aeronaves de asas rotativas, esta unidade aérea utilizou como base o documento elaborado pela DICOR SEI 25114222, o qual estabelece as demandas de repressão a crimes ambientais e de repressão a drogas, bem como demandas recebidas ordinariamente por esta coordenação, em especial às referentes ao apoio aéreo na região de Foz do Iguaçu, bem como as demandas de ações de segurança ao cumprimento de mandados de prisão. Desse total de demandas, estabelecendo-se, ainda, um patamar de 30% (trinta por cento) de demandas inopinadas que não podem ser esquecidas na atividade policial e da margem relacionada às paradas para manutenções, verificou-se que a frota ideal de aeronaves de transporte (helicóptero) seria igual a 4 (quatro) aeronaves e a de helicópteros de categoria leve seria igual a 6 (seis), o que permitirá o atendimento de 3 (três) demandas simultâneas com uma célula operacional composta por 1 aeronave de transporte e 1 aeronave leve, além de permitir o pleno funcionamento das bases em Foz do Iguaçu e Manaus.

2.15. Hoje a PF conta em sua frota com três aeronaves de transporte, 2 (dois) Bell 412, fabricados em 1983, e um AW 139, adquirido em 2013. Tendo em vista a idade das aeronaves Bell 412, entende-se ser necessária a substituição das mencionadas aeronaves por 3 (três) novos helicópteros de transporte com as mesmas características, uma vez que tal configuração se mostrou eficiente para a PF, de modo a se ter um total de 4 aeronaves de transporte médio. Em relação à frota de aeronaves leves, a PF conta com 3 (três) esquilos AS 350 B2 e 2 (dois) esquilos AS 355, bimotores. Estas duas últimas aeronaves, fabricadas há mais de 20 (vinte) anos, atualmente possuem grandes dificuldades de apresentar números adequados de disponibilidade, tendo em vista a sua descontinuidade pela fabricante e muito em breve também pelo fabricantes dos seus motores, o que eleva consideravelmente o tempo necessário para obtenção de peças no mercado aeronáutico, causando grande impacto na capacidade operacional desta unidade. Mesmo os modelos AS 350 (monomotores), que possuem uma maior facilidade de suprimento, devido a sua idade, têm exigido bastante esforço dos responsáveis pela manutenção e com elevados custos, ocasionando alguns períodos de indisponibilidade acima do normal.

2.16. O presente processo trata da aquisição de 2 (duas) aeronaves de asas rotativas de transporte categoria média, ainda que o estudo indique a necessidade de 3 (três) aeronaves de transporte, a aquisição objeto deste documento se refere, nesse momento, à aquisição/incorporação das primeiras duas. É importante ressaltar que os atuais **Bell 412 Classic que estão na frota da PF estão em processo de baixa e que com a aquisição das duas novas aeronaves também serão objeto de baixa os helicópteros esquilo bi-turbina AS 355**, por se tratar de aeronaves já descontinuadas pela fabricante e que hoje apresentam baixíssima disponibilidade.

2.17. Pretende-se, com a licitação da demanda em tela, promover contratações de natureza comum, uma vez que os padrões de desempenho e qualidade podem ser objetivamente definidos pelo edital, por meio de especificações usuais no mercado, qual seja aeronave de asas rotativas de transporte categoria média;

2.18. O objeto desta contratação não se enquadra como sendo de bem de luxo, conforme Decreto nº 10.818, de 27 de setembro de 2021, bem como de acordo com os designs estabelecidos pela Instrução Normativa SEGES/MGI nº 4, de 2 de fevereiro de 2023, que estabeleceu regras complementares para aplicação do Decreto nº 10.818, de 27 de setembro de 2021.

3. **ÁREA REQUISITANTE**

Área Requisitante	Responsável
CAOP/CGAP/DIREX/PF	GUILHERME LOPES MADDARENA

4. **DESCRIÇÃO DOS REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO**

4.1. Da capacitação técnica para contratação:

4.1.1. A empresa contratada deverá:

4.1.1.1. Ter capacidade técnico operacional de entrega das aeronaves **novas de fábrica**, sem pendências de nacionalização, ou seja, com a VI (vistoria de Importação) liberada pela Receita Federal do Brasil, a VTI (Vistoria Técnica de Importação) aprovada pela ANAC, além da expedição dos certificados de Registro (RAB) e de Aeronavegabilidade (CA), todos esses documentos em nome da Polícia Federal, dentre outros normativos legais.

4.1.1.2. Será permitido à contratada a subcontratação de empresa para a realização dos trâmites constantes do item 4.1.1.1.

5. **LEVANTAMENTO DE MERCADO**

5.1. Trata-se de processo licitatório para registro de preço de aeronaves de asas rotativas de porte médio, durante a pesquisa de preços não foi constatada a existência de processos de aquisição, por órgão governamentais nacionais, condizentes com as necessidades dessa unidade.

5.2. A aquisição de aeronaves novas é feita exclusivamente através de suas respectivas fabricantes ou de seus representantes, dessa forma, para que haja ampla concorrência, faz-se necessário que o instrumento de licitação seja na modalidade internacional.

5.3. Na pesquisa de mercado realizada em fontes abertas, constatou-se que o os valores aqui apresentados são condizentes com os preços de aquisição de aeronaves desta categoria.

5.4. Foi realizado um comparativo entre modelos de helicópteros da categoria médio, que podem ser capazes de atender os requisitos constantes da presente aquisição.

ANV no peso máximo de decolagem	AW139	BELL 412 EPX	H160	S76C++
Autonomia (*com tanque Aux.)	05:00h* (5.000ft)	04:20h* (4.000ft)	04:30h	03:20h
Alcance (*com tanque Aux.)	562nm* (5.000ft)	545nm* (4.000ft)	621nm	465nm (4.000ft)
Velocidade	150kts (5.000ft)	126kts (4.000ft)	138kts	140kts
Passageiros	15	13	12	13
Tripulação	2	2	2	2
Peso Máximo de Decolagem	6.400kg	5.534kg	6.050kg	5.306kg
Carga Útil	2.600 kg	2.443kg	2.000kg	?
Habilitação	PLAH	PCH	PLAH	PLAH

5.5. A proposta de preços obedeceu aos critérios estabelecidos no art. 23 da Lei nº 14.133 de 2021 bem como à Instrução Normativa SEGES nº 65 de 07 de julho de 2021 do Ministério da Economia e à Portaria 1.606/2024 de 03 de julho de 2024 SE-MJSP, conforme Mapa de Preços 141911914;

Equalização tributária

5.6. **DA ABERTURA DA SESSÃO, CLASSIFICAÇÃO DAS PROPOSTAS E FORMULAÇÃO DE LANCES:**

5.7. O [art. 52, Lei 14.133/2021](#) estabelece a necessidade de ajustes **no edital** para licitações internacionais, neste sentido necessário acrescentar item correspondente à equalização da proposta, a qual foi realizada conforme Modelo de Propostas (Anexo I e II) do Termo de Referência.

6. **DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO**

6.1. **CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DAS AERONAVES**

6.1.1. Capacidade para transportar 02 (dois) pilotos mais uma equipe tática composta por, no mínimo, 12 (doze) passageiros com seus respectivos equipamentos, (incluindo material para controle de distúrbios civis e/ou material explosivo para crimes ambientais), em um peso total de 1.300 kg, para a aeronave com sua capacidade total de combustível (sem considerar eventuais tanques extras);

6.1.1.1. Os 12 (doze) passageiros são calculados através da seguinte equação: 02 (dois) operadores aerotáticos (indispensáveis para qualquer operação neste tipo de aeronave), acrescidos de 06 (seis) operadores do Comando de Operações Táticas, número este que representa a célula tática mínima determinada (oficialmente) para operações em situações de meio-ambiente (garimpo), além de 4 (quatro) policiais que integram a equipe mínima de Polícia Judiciária da PF. Tal configuração se mostrou a ideal para a repressão aos crimes ambientais não só pela economia de recursos como combustível, bem como na eficácia da ação no local do crime.

6.1.2. Alcance mínimo de 330 milhas náuticas, considerando os 12 passageiros acima descritos além dos 2 pilotos, que juntos somam 1.300kg (80kg por piloto, 95kg por operador aerotático, 105kg por operador do COT e 80kg por policial da PJ), podendo contar com tanques extras, visando atender as diversas missões propostas para a aeronave, principalmente na região Amazônica;

6.1.2.1. O alcance mínimo proposto acima diz respeito à operação em conjunto da aeronave de transporte aqui pretendida somada ao helicóptero leve que realizará a segurança e as intervenções necessárias no cenário operacional, esta é a célula proposta pela PF para atuação nas situações ambientais na região Amazônica. A aeronave leve utilizada pela PF é o AS350 que tem um alcance máximo de 330nm, portanto o helicóptero de transporte deve ter capacidade de realizar essa mesma distância com os 12 (doze) passageiros informados.

6.1.3. Além do alcance acima mencionado, a aeronave deve ser capaz de cumprir trajetos, sem abastecimento, de no mínimo 500 milhas náuticas, nesse caso considerando apenas os pilotos e os 2 (dois) operadores aerotáticos à bordo. Para tal, a aeronave pode dispor de tanques extras desde que estejam embutidos no objeto deste processo, ou seja, seus custos façam parte da proposta;

6.1.3.1. O alcance acima descrito foi dimensionado levando em consideração o trajeto entre Porto Velho/RO e Manaus/AM, as duas principais bases de atuação da região Amazônica no combate aos crimes contra o meio ambiente e povos originários, além claro de Boa Vista/RR, mas que conta com distância menor partindo de Manaus/AM. As capitais Porto Velho/RO e Manaus/AM distam 410nm, acrescidas de 45 minutos de voo (condições meteorológicas adversas) a uma velocidade de 120kt (como mínimo sugerido neste estudo), o que resulta em 90nm, chegando assim ao número de 500 milhas náuticas.

6.1.4. Capacidade para operar em condições de voo noturno e voo IFRH (por instrumentos), podendo a aeronave ser utilizada de dia ou à noite, mesmo em condições meteorológicas marginais, observados os regulamentos aeronáuticos;

6.1.5. Motorização bimotora para operações em áreas de selva como a região Amazônica, bem como para operações IFRH (voo por instrumentos);

6.1.6. Estar em produção seriada, possuindo representação do fabricante no Brasil com a respectiva rede de atendimento ao cliente com oficina homologada pela ANAC para manutenção da aeronave no Brasil;

6.1.7. Aeronave deverá ser entregue nova de fábrica;

6.1.8. A aeronave deverá ser entregue de acordo com as normas e padrões da ANAC, sendo seu modelo constante do rol de aeronaves homologadas por esta agência, ainda que apenas seu modelo anterior, atendendo aos requisitos dos RBHA/RBACs 21, 43, 45, 47 e 91, bem como toda legislação brasileira aplicável às características e finalidades de uso da aeronave em questão, principalmente sobre aeronavegabilidade, certificação, registro e matrícula, para voos VFR diurno e noturno, IFR diurno e noturno, assim como todos os requisitos especificados neste ETP.

6.1.9. A aeronave deve ser entregue com todas as especificações básicas (standard) informadas nos seus prospectos, bem como com os acessórios e kits opcionais mencionados a seguir.

6.2. **ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DA AERONAVE**

6.2.1. Tipo: Aeronave de Asas Rotativas, bimotora

6.2.2. Ocupantes: mínimo de 14 (quatorze) lugares (02 pilotos + 02 tripulantes + 10 passageiros);

6.2.3. De *preferência* com trem de pouso modelo esqui (operações com resgate em meio líquido);

6.2.4. Homologação no Brasil: VFR diurno e noturno, IFR diurno e noturno;

6.2.5. Comandos duplos (Dual Controls);

6.2.6. Provisões para gancho de carga;

6.2.7. Pintura nos padrões da PF, na cor cinza escuro fosco, código F93A4030 Gray 36118.

6.3. **DESEMPENHO**

6.3.1. Velocidade de cruzeiro em regime de potência normal: mínimo de 120kt;

6.3.2. Teto operacional: mínimo de 15.000 pés;

6.4. **CAPACIDADE DE CARGA E VOLUMÉTRICA:**

6.4.1. Carga Útil: mínimo de 2.200Kg

6.4.2. Volume total disponível: mínimo de 6,00 m3 (seis metros cúbicos) entre volume de cabine (exceto o cockpit), volume de bagageiros e/ou compartimento para carga.

6.5. **DIMENSÕES:**

6.5.1. Largura da cabine: mínimo de 2m;

6.6. **EQUIPAMENTOS MÍNIMOS EXIGIDOS PARA O CUMPRIMENTO DAS MISSÕES:**

6.6.1. Painel preparado para operações OVN (Night Vision Googles);

6.6.2. Sistema de alerta de tráfego TCAS;

6.6.3. Transmissor de localização de emergência ELT;

6.6.4. Farol de Busca (Searchlight);

6.6.5. Gancho para cargas externas - equipamento;

6.6.6. 2 portas USB no cockpit;

6.6.7. Sistema de gravação de dados de voo e voz CV/FDR/ULB;

6.6.8. Chave Master;

6.6.9. Estribos, no caso de esqui;

6.6.10. 10 fones para aviação;

- 6.6.11. 2 suportes para IPAD;
- 6.6.12. DME, ADF, VOR;
- 6.6.13. Sistema de trancamento da tampa do combustível;
- 6.6.14. Abertura das portas da cabine a uma velocidade mínima de 100kts;
- 6.6.15. Portas laterais deslizantes para operações com portas abertas;
- 6.6.16. Sistema interno de comunicação - Intercom
- 6.6.17. Freio rotor;
- 6.6.18. No mínimo 08 (oito) pontos de amarração na cabine;
- 6.6.19. Provisões para tanques internos auxiliares e os tanques, se for o caso para cumprir os requisitos de alcance e autonomia;
- 6.6.20. Sistema de proteção corta cabos (inferior e superior)
- 6.6.21. Sistema de percepção e alarme de proximidade com o solo HTAWS integrado ao GTN;
- 6.6.22. Radar meteorológico com interface;
- 6.6.23. Sistema para fast-rope;
- 6.6.24. Piloto automático com no mínimo 3 eixos de atuação;
- 6.6.25. Bancos de tropa mais leves do que os bancos convencionais das aeronaves;
- 6.6.26. Kit para bloqueio/pernoite da aeronave;
- 6.6.27. Kit para movimentação da aeronave em solo.

6.7. **TREINAMENTO**

- 6.7.1. Treinamento de solo e de voo para 4 pilotos por aeronave adquirida, que já sejam habilitados na classe da aeronave pretendida - HMLT. Apenas os custos com diárias e passagens ficarão a cargo da Contratante.
- 6.7.2. Treinamento inicial no simulador para aeronaves classificadas como "tipo" pela ANAC, para 4 pilotos por aeronave adquirida. Apenas os custos com diárias e passagens ficarão a cargo da Contratante.
- 6.7.3. Treinamento recorrente no simulador (anual) para aeronaves classificadas como "tipo" pela ANAC, para 4 pilotos por aeronave adquirida, pelo período de 36 (trinta e seis) meses, ficando a cargo da contratante apenas os custos com diárias e passagens.
- 6.7.4. Em relação à exigência de treinamento periódico necessário se faz o esclarecimento quanto à classificação das aeronaves em TIPO ou CLASSE, essa definição está associada aos critérios estabelecidos na certificação da aeronave conforme legislação vigente (IS 61-004R; IS 61-005D; RBAC 61 todos da ANAC), tendo fatores como peso, pilotagem, aviônicos ... que a depender dos critérios estabelecidos no momento será definida a classificação, podendo haver mudanças com novas normas e uma aeronave CLASSE passar a exigir o treinamento periódico por exemplo ou uma aeronave TIPO passar a ser classificada como CLASSE. Logo, não tem como definir o objeto da contratação pela classificação da aeronave e sim pela sua especificidade (capacidade de carga, passageiros, autonomia....) que poderá recair sobre uma aeronave TIPO ou CLASSE conforme na contratação pretendida, ratificando que essa classificação é dinâmica.
- 6.7.5. Caso os cursos sejam ministrados em língua estrangeira, a CONTRATADA deverá disponibilizar um tradutor intérprete para a língua portuguesa.

Da Antecipação de Pagamento

- 6.8. No mercado aeronáutico é prática comum a antecipação do pagamento referente à aquisição de aeronaves, peças e serviços. Tal fato se dá pelo motivo de tais contratações envolverem grandes custos às CONTRATADAS.
- 6.9. Merece destaque ainda o fato de as cotações apresentadas pelas empresas, quase que em sua totalidade, serem em moeda estrangeira - notadamente Dólar Americano ou Euro. A antecipação do pagamento garante aos envolvidos a manutenção da cotação apresentada inicialmente, evitando variações de câmbio acentuadas, que podem prejudicar a viabilidade econômica do contrato.

7. **ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES A SEREM CONTRATADAS**

- 7.1. Aquisição de 2 (duas) aeronaves de asas rotativas de médio porte se dá em decorrência de demandas recorrentes e da falta de capacidade das aeronaves atuais além da idade avançada da frota atual. As duas aeronaves pretendidas apresentam uma autonomia, alcance e capacidade de transporte condizentes com demandas de cunho ambiental na região norte, que hoje encontram-se limitadas devido às restrições da frota atual, somando mais 1 (uma) aeronave conforme participação da Polícia Civil do Distrito Federal.
 - 7.1.1. A estimativa de aquisição de 2 aeronaves neste momento se dá em razão da capacidade técnica operacional da Unidade, no que tange ao quadro de pessoal, principalmente em relação ao quadro de pilotos atualmente existentes, estrutura de hangares e unidades de suporte remoto de abastecimento. Além disso há interesse de participação de pelo menos um Estado da Federação na condição de participante, na quantidade de 01 (uma) unidade.
- 7.2. Dessa forma o Sistema de Registro de Preços se justifica diante do disposto no Decreto 11.462 de 31 de março de 2023, artigo 3º, inciso III;
Art. 3º O SRP poderá ser adotado quando a Administração julgar pertinente, em especial:
 - I - quando, pelas características do objeto, houver necessidade de contratações permanentes ou frequentes;*
 - II - quando for conveniente a aquisição de bens com previsão de entregas parceladas ou contratação de serviços remunerados por unidade de medida, como quantidade de horas de serviço, postos de trabalho ou em regime de tarefa;*
 - III - quando for conveniente para atendimento a mais de um órgão ou a mais de uma entidade, inclusive nas compras centralizadas;*
 - IV - quando for atender a execução descentralizada de programa ou projeto federal, por meio de compra nacional ou da adesão de que trata o § 2º do art. 32; ou*
 - V - quando, pela natureza do objeto, não for possível definir previamente o quantitativo a ser demandado pela Administração.*
- 7.2.1. Atualmente, a unidade conta com apenas 21 pilotos em operação, sendo que 05 destes são tripulantes de AW139 (médio porte), os demais 16 possuem habilitação HMLT e, operam os Esquilos Monoturbinha, AS350, biturbina, AS355 (considerados de porte leve), bem como recentemente iniciou-se a operação dos 02 (dois) Bell 412, alugados para operar na Amazônia Legal.

8. **ESTIMATIVA DE VALOR DA CONTRATAÇÃO**

- 8.1. O custo estimado da contratação é de **US\$ 45.426.915,42** e **R\$ 230.864.126,86** referente a 2 aeronaves da Polícia Federal e **US\$ 22.713.457,71** e **R\$ 115.432.063,43** da Polícia Civil do Distrito Federal, conforme solicitação de participação no Registro de Preços. Referência, **totalizando US\$ 68.140.373,13** (sessenta e oito milhões, cento e quarenta mil, trezentos e setenta e três mil dólares americanos e treze centavos) correspondente a **R\$ 346.296.190,28** (trezentos e quarenta e seis milhões, duzentos e noventa e seis mil, cento e noventa reais e vinte e oito centavos), conforme câmbio cotação do dólar na data de 09/04/2026 (Ptax venda), <https://www.bcb.gov.br/estabilidadefinanceira/historicocotacoes>, 1 USD = R\$ 5,0821.

9. **JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO**

- 9.1. O não parcelamento da solução está justificado no escopo deste estudo que corrobora a necessidade da aquisição de 2 (duas) aeronaves, sendo extremamente deficiente e não recomendada a aquisição de apenas 1 (uma), devido à baixa disponibilidade que isso acarretaria (diagonais de manutenção), impactando de forma séria no atendimento das demandas do órgão e da sociedade. A aquisição das duas aeronaves está atrelada ao descontinuação da operação dos dois Bell 412 Classic e dos dois Esquilo AS355 pertencentes à PF. Por se tratar de um único item, objeto deste processo, não há que se falar em parcelamento da solução.

10. **CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES**

- 10.1. Com a aquisição das aeronaves será necessária a contratação de empresa homologada para realizar os serviços de manutenção bem como empresa para fornecimento de peças/suprimentos. Demais contratos necessários para a operação já se encontram firmados por esta Unidade Policial como abastecimento, comissaria, hangaragem, entre outros.

10.2. Ponto de extrema relevância para a escolha deste equipamento é que pela regras da ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil, há necessidade de contratação de treinamento (simulador) para a operação de aeronaves classificadas como "tipo", aumentando de forma considerável os custos, onerando ainda mais os cofres públicos. Aeronaves consideradas pela Anac como tipo acabam onerando a administração pois exigem treinamento em simulador anualmente, sendo que estes na grande maioria das vezes têm de ser realizados no exterior, podendo custar aproximadamente R\$500.000,00 (inicial) e R\$215.000,00 (recorrente/anual) por piloto. No caso de aeronaves consideradas "classe", não há exigência para a realização de simulador anualmente devido sua operação ser de menor complexidade, e ainda assim atendendo os requisitos da PF.

10.3. Como exemplo, esta unidade contrata todos os anos o Curso recorrente (simulador) para a aeronave AW 139 da frota da Polícia Federal. Abaixo, relaciono tabela contendo os valores que este curso envolve para a Administração, extraídos do ultimo certame no ano de 2023:

Item	Ação de Capacitação	Unidade	Quantidade POLÍCIA FEDERAL	Painel de Preços	LEONARDO DO BRASIL CNPJ: 03.216.069/0001-45	EPA training CNPJ: 75.263.921/0001-46	CAE South America Flight Training CNPJ 03.538.995/0001- 37	Valor Contratado
01	Treinamento Recorrente Aeronave TIPO AW-139 – Anexo	Curso	18	217.286,93 Ata 02/2022	161.067,00	245.628,85	Não enviou orçamento	161.067,00

10.4. O preço registrado na Ata de Registro 02/2022 era de R\$ 217.286,93 conforme SEI 22363482 , porém quando do levantamento de orçamentos para confecção do Mapa de Preços para a atual Ata de Registros 28/2023 SEI 31365981, que resultou num valor registrado de R\$ 161.067,00 o valor orçado pelo mesmo fornecedor EPA Training Center SEI 28850431 para a nova licitação demonstrava o **custo unitário de R\$ 245.628,85** (duzentos e quarenta e cinco mil seiscentos e vinte e oito reais e cinco centavos), o que representava um aumento aproximado de 13%. O valor só foi reduzido com a entrada da representante brasileira da fabricante Leonardo do Brasil SA SEI 29270148 que auxiliou na redução do preço referência, que por fim acabou sendo coberto pela EPA Training Center. Portanto o valor da próxima licitação poderá variar de 167.000,00 a 250.000,00 a depender do número de empresas interessadas na participação no certame, portanto valor significativo.

10.5. Dessa forma, a fim de não restringir a presente contratação, permitindo que aeronaves classificadas como "tipo" pela ANAC participem do certame, as propostas para aeronaves classificadas como "tipo" pela ANAC devem contemplar além do treinamento inicial de 4 pilotos por aeronave adquirida, já exigido na presente contratação, contemplar também o valor do treinamento recorrente no simulador (anual) para aeronaves classificadas como "tipo" pela ANAC, para 4 pilotos por aeronave adquirida, pelo período de 36 (trinta e seis) meses. Apenas os custos com diárias e passagens ficarão a cargo da Contratante.

11. **ALINHAMENTO ENTRE A CONTRATAÇÃO E O PLANEJAMENTO**

11.1. Os recursos materiais e humanos de que dispõe a CAOP/CGAP/DIREX/PF encaixam-se no Objetivo Estratégico nº 1 - Enfrentar a Criminalidade com eficiência, 1.5.1 Objetivo Tático-Operacional: Ampliar e qualificar o apoio operacional tático oferecido às unidades da PF.

11.2. Tal Objetivo Estratégico está publicado no Plano Tático-Operacional Orientado a Resultados-Chave PTO-KR/DIREX/PF-2024/2025 (<https://pfgovbr.sharepoint.com/sites/intranet/PlanejamentoEstrategico/Unidades%20Centrais/Plano%20Tatico%20Operacional%20Orientado%20a%20Resultados%20Chave%20-%20DIREX.pdf>) disponível na intranet da PF).

11.3. O objeto solicitado neste estudo estão inscritos no sítio eletrônico governamental Planejamento e Gerenciamento de Contratações, conforme **Alinhamento ao PGC do exercício de 2025**, sob o código **141/2024**.

12. **JUSTIFICATIVA ECONÔMICA DA ESCOLHA DA SOLUÇÃO**

12.1. Considerando que a presente aquisição visa atender à demanda de mais de um órgão governamental, sugerimos a adoção do Sistema de Registro de Preços, na modalidade PREGÃO ELETRÔNICO INTERNACIONAL, de acordo com a legislação:

12.1.1. a circunstância que autoriza o Registro de Preços no presente caso corresponde àquela mencionada no inciso III, do artigo 3º do Decreto nº 11.462, de 2023: “quando for conveniente para atendimento a mais de um órgão ou a mais de uma entidade, inclusive nas compras centralizadas”.

12.2. O modelo de licitação - Registro de Preço, tem como um dos seus critérios de escolha o MENOR PREÇO, de forma a garantir um objeto que atenda as necessidades da Polícia Federal e com o menor custo possível.

12.3. A ata de registro de preço terá validade de 01 (um) ano, renovável por igual período em prazo e em quantidade total de itens, de modo que quando da renovação por Termo Aditivo ao fim de sua vigência inicial, caso já utilizado algum quantitativo da Ata, está renovará seu quantitativo original registrado, conforme PARECER nº 00075/2024/DECOR/CGU/AGU.

12.4. O objeto pretendido não é fabricado por empresas brasileiras, dessa forma o pregão internacional possibilitará que a licitação se torne mais competitiva e consequentemente mais economicamente viável para a Administração, pois, proporcionará que empresas estrangeiras participem do certame, possibilitando que a PF compre diretamente da fabricante do bem, beneficiando-se de isenções tributárias decorrentes de importação direta.

12.5. Ao contrário, sendo a aquisição através de empresa brasileira, intermediária na importação do produto por ser representante da fabricante, a PF não será beneficiada da isenção tributária prevista nos dispositivos legais em razão do importador ser a própria empresa.

12.6. A ata de registro de preços, durante sua validade, poderá ser utilizada por qualquer órgão ou entidade da administração pública que não tenha participado do certame licitatório, mediante anuência do órgão gerenciador, desde que devidamente justificada a vantagem e respeitadas as cláusulas do Termo de Referência.

12.7. Tal permissão se justifica pelos seguintes motivos:

- 12.7.1. Ganho de escala nas quantidades adicionais decorrentes das adesões, podendo estimular ao fornecedor em reduzir seus preços na sessão pública em virtude da possibilidade de aumentar o quantitativo a ser fornecido;
- 12.7.2. Agilidade da aquisição por parte do órgão participante;
- 12.7.3. Vantajosidade por se tratar de produto com menor custo ofertado no processo licitatório do órgão gerenciador, já alcançada a proposta mais vantajosa;
- 12.7.4. Redução de custos operacionais do órgão participante, consistindo na desnecessidade de repetição de um processo licitatório oneroso e lento;
- 12.7.5. Com a adesão o órgão participante deixa, às vezes, de utilizar a dispensa e inexigibilidade de licitação e, portanto, contrata objetos/serviços que já passaram por procedimento licitatório;
- 12.7.6. Ao solicitar a adesão e o órgão gerenciador autorizar tem-se a informação que o fornecedor está executando satisfatoriamente o fornecimento do material ou a prestação do serviço.

13. **BENEFÍCIOS A SEREM ALCANÇADOS COM A CONTRATAÇÃO**

13.1. As aeronaves a serem adquiridas proporcionarão maior atendimento às demandas da Polícia Federal, já que, pelo fato de renovarem a frota, ampliarão consideravelmente a disponibilidade e capacidade de atendimento das demandas da Polícia Federal pois contarão com mais disponibilidade por máquina conforme prevista na aquisição, além de serem mais novas e equipadas com nova geração de instrumentos, e serem submetidas às manutenções preventivas e periódicas com menor custo, o que aumenta, ainda mais, a relação "demandas atendidas versus custo operacional" (eficácia), desta categoria de helicópteros da Polícia Federal.

13.2. Pode-se afirmar, especialmente, que o Plano Estratégico da Polícia Federal visa disponibilizar os meios necessários à redução da criminalidade através do apoio aéreo às unidades centrais e descentralizadas, com base nas características das missões, no volume de demandas, na evolução da doutrina de emprego dos meios aéreos e no desenvolvimento de novas tecnologias.

13.3. Em consonância, também, com a Política Nacional de Segurança Pública e Defesa Social (PNSPDS), que prevê, entre seus objetivos, medidas para a modernização de equipamentos, torna-se primordial elevar a capacidade aérea de resposta da Polícia Federal, auxiliando nas ações de prevenção, controle e fiscalização a crimes transfronteiriços, integração entre os órgãos de segurança pública estaduais e municipais, apoiando, finalisticamente, na manutenção da ordem pública e melhoria no combate permanente ao crime organizado.

13.4. Fomento à padronização de frota, o que acrescenta positivamente à segurança operacional e à economia de recursos públicos;

13.5. Melhoria da capacidade de resposta com aumento da disponibilidade de aeronaves;

13.6. Ampliação da disponibilidade, permitindo atender diversas demandas em diferentes regiões de forma simultânea com o aumento do número de aeronaves e da disponibilidade individual de cada uma;

13.7. Modernização da frota, com melhoria na confiabilidade e segurança dos voos a serem realizados;

13.8. Garantia de maior regularidade, nesta classe de monomotores, da escala de pilotos de asa rotativa do Coordenação de Aviação Operacional da Polícia Federal, no cumprimento das missões policiais, adimplindo, positivamente, na proficiência de pilotos e na segurança das operações, estimulando, inclusive, a capacitação de pilotos noutras aeronaves da frota da Polícia Federal;

13.8.1. Importante ressaltar que os **pilotos de helicóptero da Polícia Federal já são habilitados na categoria HMLT** (Helicóptero Multimotor a Turbina), categoria esta que engloba as aeronaves pretendidas, portanto, a operação das mesmas se daria de forma imediata e sem custos para a Polícia Federal, desde que se enquadrem no rol de helicópteros multimotor "classe" pela ANAC, ou ainda no caso de proposta de aeronave classificada pela ANAC como "tipo", o custo do treinamento recorrente (anual), para 04 pilotos por aeronave adquirida, pelo período de 36 (trinta e seis) meses, deverá estar englobado no valor da proposta.

14. **PROVIDENCIAS A SEREM ADOTADAS**

14.1. A Equipe de Planejamento da Contratação foi instituída neste processo, a qual dará prosseguimento às fases da contratação necessárias para a aquisição das aeronaves.

14.2. O Estudo Técnico Preliminar deve ser aprovado e assinado pelos Integrantes Técnicos e pelo Requisitante, bem como pela autoridade competente.

14.3. O Termo de Referência atenderá todas as exigências legais, além da aprovação da autoridade competente.

14.4. O Mapa de Riscos, documento inserido no presente processo sob o número SEI 141867644, estando contido nele os possíveis riscos que podem ser encontrados durante o processo de aquisição bem como no decorrer do contrato além das suas formas de mitigação.

15. **POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS**

15.1. A Empresa a ser contratada deverá observar o disposto no art. 5º e 6º da IN nº 01/2010-SLTI/MPOG, referente à sustentabilidade ambiental.

15.2. O descumprimento de normas ambientais constatadas durante a execução do Contrato será comunicado pela Polícia Federal ao órgão de fiscalização do Município, do Estado ou da União.

15.3. Disposições inerentes a critérios de sustentabilidade ambiental são de obrigatoria observância pela contratada.

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

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

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

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

15.4. Nos casos em que as leis nacionais não se apliquem a empresas estrangeiras será facultada a sua justificativa.

15.5. Foi realizada consulta ao Guia Nacional de Licitações Sustentáveis, elaborado pela Câmara Nacional de Sustentabilidade - CNS/DECOR/CGU/AGU, 3ª edição (abril de 2020).

15.6. A preservação do meio ambiente constitui importante elo da corrente do desenvolvimento sustentável e impõe que tanto o bem-estar social quanto o desenvolvimento econômico sejam alcançados sem prejuízo do meio ambiente ecologicamente equilibrado, que deve ser mantido e preservado pela geração atual em benefício próprio e das futuras gerações.

15.7. Ao analisar o objeto, verificou-se que os helicópteros descritos no Documento de Formalização da Demanda são considerados bens de médio porte, cuja utilização se dará no âmbito de operações policiais especiais.

15.8. Dessa forma, não vislumbramos impactos ambientais passíveis de mitigação no presente estudo, a não ser aqueles já normatizados para a produção regular de aeronaves, que no presente caso não são fabricadas em território nacional, uma vez que não há empresas nacionais que fabriquem este tipo de bem, ficando afastada a possibilidade de impactos decorrentes de sua produção.

16. **DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE**

16.1. A equipe de planejamento declara **VIÁVEL** esta contratação.

16.2. Justificativa da Viabilidade:

16.2.1. Entende-se ser a contratação adequada, com vistas nos itens 2. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE e 12. BENEFÍCIOS A SEREM ALCANÇADOS COM A CONTRATAÇÃO.

16.2.2. Recomendável, também, em razão dos benefícios e resultados abaixo elencados:

16.2.2.1. Considerando que a aeronave pretendida possui **velocidade de cruzeiro, alcance, autonomia e capacidade de carga útil superior** à maioria dos modelos utilizados hoje na PF, e que um dos pontos importantes, para a nova aquisição, é incorporar aeronaves mais modernas, com maior potência, velocidade e novos sistemas de navegação mais adequados à realidade mundial, a fim de que o número de demandas atendidas, principalmente na região amazônica, seja incrementado.

16.2.2.2. Pontuando a necessidade de **oficinas homologadas no Brasil**, para assistência técnica das aeronaves, o que possibilita maior concorrência entre as empresas fornecedoras de contratos de manutenção, consequentemente menores custos na referida área e maior disponibilidade das aeronaves.

16.2.2.3. Percebendo que o **custo operacional** encontrar-se-á dentro do esperado para aeronaves desta classe.

16.2.2.4. Reiterando-se que, **os 21 (vinte e um) policiais servidores e pilotos de helicóptero** da Coordenação de Aviação Operacional **possuem habilitação para operar as máquinas objeto deste Estudo** (helicóptero multimotor classe), realidade que **garantirá o pleno e imediato emprego das novas máquinas** nas demandas vindouras. Ou ainda, no caso de proposta de aeronave classificada pela ANAC como "tipo" o custo do treinamento inicial e recorrente (anual), para 04 pilotos por aeronave adquirida, pelo período de 36 (trinta e seis) meses, teria que estar englobado no valor da proposta.

16.2.2.5. **Aumento significativo na disponibilidade de operação**, em virtude da baixa necessidade de manutenção durante os primeiros anos de operação.

16.2.2.6. Sabe-se, também, que as novas aeronaves necessitam de **menor prazo de parada para manutenção**, já que, por serem novas, estarão sujeitas apenas às manutenções periódicas e preventivas, **incrementando, positivamente, a relação "demandas atendidas versus custos operacionais"** (eficácia), vez que haverá maior crescimento de demandas atendidas em detrimento do crescimento de custos operacionais da operação dos monomotores específicos, o que mostra maiores benefícios e melhor aplicação dos recursos públicos.

16.2.2.7. **Aumento na eficiência** no atendimento a demandas reprimidas, com melhor aproveitamento dos recursos materiais e humanos do Órgão Policial.

16.3. Entende-se, portanto, que as especificações para **2 Helicópteros de Médio Porte** para transporte atendem as necessidades apontadas neste estudo técnico e **é o que mais se adequa às necessidades atuais da Polícia Federal**, por todas as razões acima postadas, podendo ser utilizado em quase a totalidade das missões ordinárias do CAOP/CGAP/DIREX/PF, principalmente aquelas na região amazônica.

17. **RESPONSÁVEIS**

17.1. O presente planejamento foi elaborado em conformidade com os requisitos técnicos necessários ao cumprimento das necessidades e do objeto da contratação pretendida. No mais, atende adequadamente às demandas formuladas. Os benefícios pretendidos são adequados, e os custos previstos são compatíveis com a atividade desempenhada pelo **CAOP/CGAP/DIREX/PF**. Os riscos envolvidos são administráveis, porém, constatou-se que a não contratação causa grande impacto à Unidade bem como à toda PF (prejuízos administrativos, operacionais, e financeiros), motivo pelo qual a área requisitante recomenda o prosseguimento do feito.

17.2. 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 compatíveis com a atividade desempenhada pela Unidade e os riscos envolvidos são administráveis.

GUILHERME LOPES MADDARENA
DELEGADO DE POLÍCIA FEDERAL
INTEGRANTE REQUISITANTE



Documento assinado eletronicamente por **HENRIQUE RIET DE MELLO E SOUZA, Agente de Polícia Federal**, em 28/04/2026, às 12:10, 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 **GUILHERME LOPES MADDARENA, Coordenador(a)**, em 28/04/2026, às 10:33, 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 https://sei4.pf.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&cv=145576742&crc=C6BBEB17.

Código verificador: **145576742** e Código CRC: **C6BBEB17**.