



MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL
DIRETORIA DE OPERAÇÕES

MINUTA DE ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR

SOLUÇÃO PARA IMPLANTAÇÃO SERVIÇO AEROMÉDICO NA PRF

* MINUTA DE DOCUMENTO

1. **INFORMAÇÕES BÁSICAS**

1.1. Número do processo: 08650.094499/2023-60

1.2. A aviação de segurança pública, resgate e serviços aeromédicos no Brasil tem sido fortalecida ao longo das últimas décadas, com um aumento expressivo na sua presença em todos os entes da federação. O crescimento da atuação da aviação de segurança pública é um importante reconhecimento da essencialidade desse serviço e tem se dado, principalmente, por meio do aumento de frota, especialmente de helicópteros, por meio de aquisições de caráter permanente ou por meio de contratos de leasing ("aluguel"), devendo cada entidade optar pontualmente pela mais adequada, de acordo com a legislação e os princípios administrativos vigentes.

1.3. O presente estudo tem como objetivo geral identificar a melhor solução existente no mercado em especial quanto a viabilidade técnica e econômica para implantação de serviços aeromédicos em unidades da Polícia Rodoviária Federal, **em âmbito nacional**, com a finalidade de garantir a atuação célere e eficiente quando da ocorrência de acidentes em rodovias federais que, em virtude da urgência e das dificuldades de acesso, exijam atendimento por meio de transporte aéreo, ponderando qual seria a mais adequada sob a ótica dos princípios constitucionais da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, eficiência e economicidade. Para alcançar esse objetivo geral, os objetivos específicos do Estudo são: pontuar as formas e principais justificativas utilizadas por órgãos públicos para aquisição ou locação de aeronaves por via de processo licitatório, dispensa ou inexigibilidade de licitação, encontrar eventuais fornecedores com a capacidade de entrega dentro do prazo estimado, etc.

1.4. A implantação do Projeto está prevista para ocorrer em etapas, sendo que as primeiras etapas ocorrerão com a utilização de aeronaves já existentes na PRF e a partir de 01/11/2023 com aeronaves locadas ou adquiridas, as quais serão objeto deste instrumento.

2. **DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE (JUSTIFICATIVA)**

2.1. A Polícia Rodoviária Federal - PRF, é um órgão específico, singular, organizado e mantido pela União, e estruturado em carreira, diretamente subordinado ao Ministério da Segurança Pública, e tem por finalidade exercer as competências estabelecidas no § 2º do Art. 144 da Constituição; no Art. 20 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997; no Art. 1º do Decreto nº 1.655, de 3 de outubro de 1995; e, especificamente: planejar, coordenar e executar o policiamento, a prevenção e repressão de crimes nas rodovias federais e áreas de interesse da União, integrando os esforços governamentais no

enfrentamento ao tráfico de drogas e armas, aos crimes contra os direitos humanos, meio ambiente e ilícitos transfronteiriços, assegurar a livre circulação das vias terrestres federais, notadamente em casos de acidentes de trânsito, manifestações sociais e calamidades públicas, além de exercer os poderes de autoridade de trânsito nas vias terrestres federais.

2.2. O Brasil é um país continental com grande extensão territorial, que impõe distâncias enormes entre municípios de pequeno e médio porte e seus respectivos municípios de referência para atenção hospitalar especializada e de alta complexidade, necessitando não só de serviços intermediários de complexidade como também de transporte rápido e eficiente capazes de garantir uma cadeia de reanimação e estabilização para os pacientes graves.

2.3. A PRF é o único órgão operacional presente em todas as partes deste imenso país, o que lhes proporciona maior efetividade e responsabilidade não só na segurança pública mas numa consolidação, mesmo que com parcerias regionais, de assistência de saúde adequada para toda uma sociedade, principalmente aos que precisam se socorridos por acidentes de trânsito nas rodovias e estradas federais.

2.4. A PRF é responsável pela fiscalização, controle e segurança do trânsito nas estradas federais do Brasil. Sua atuação envolve o patrulhamento ostensivo, ações de prevenção de acidentes, educação no trânsito, além do auxílio em situações de emergência. Dessa forma, ela está frequentemente presente em acidentes de trânsito e situações de urgência nas rodovias, sendo muitas vezes o primeiro órgão a chegar ao local, portanto garantindo a segurança dos envolvidos, coordenando o fluxo de tráfego, acionando os serviços de resgate e prestando os primeiros socorros até a chegada de profissionais de saúde.

2.5. O atendimento pré-hospitalar inadequado e a demora no resgate e encaminhamento de vítimas de acidentes nas rodovias federais aos centros hospitalares especializados agravam as sequelas destes vitimados, ocasionando em indivíduos improdutivos para a sociedade em virtude de sequelas permanentes ou que chegam a morte antes mesmo do atendimento na unidade hospitalar de referência.

2.6. A “Hora de Ouro” do trauma se refere ao momento inicial em que se concentram as maiores chances de cura, o tempo é essencial e a abordagem da vítima em situação crítica deve ser rápida visando a reversão do quadro. Ela foi criada na década de 1960 e sua consolidação se deu há mais de 50 anos. Apesar do Brasil adotar essa “diretriz” desde os anos 80 (1980) o território brasileiro é muito extenso, o que ocasionava e ainda ocasiona, falta de assistência de socorro aos vitimados de acidentes de trânsito e emergências clínicas em muitas regiões.

2.7. Visando minimizar a falta de assistência de saúde fora dos grandes centros urbanos, o Governo Federal, através do Ministério da Saúde, com o objetivo de expandir e normatizar os serviços de atenção às urgências e emergências, publicou a Portaria GM nº 2.048/2002, e logo no ano seguinte, a criação do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência - SAMU192, que possibilitou com que a Polícia Rodoviária Federal consolidasse parceria com o SAMU192 e levasse assistência emergencial de saúde, em unidades de Suporte Básico de Vida (viaturas terrestres) e Suporte Avançado de vida (helicópteros), para as rodovias federais, uma parceria que perdurou até 2015.

2.8. Embora o atendimento pré-hospitalar e o resgate de vítimas de acidentes e emergências médicas sejam tradicionalmente atribuições de serviços de saúde, como o SAMU (Serviço de Atendimento Móvel de Urgência), a Polícia Rodoviária Federal (PRF) desempenha um papel fundamental nesse contexto devido à sua atuação nas rodovias.

2.9. Ao ser implementada a parceria PRF-SAMU visa-se, o aprimoramento da atuação em situações de emergência, proporcionando um atendimento especializado mais rápido e eficiente. Portanto, embora a saúde seja geralmente responsabilidade dos serviços de saúde, a PRF tem um papel complementar importante para garantir o atendimento adequado e minimizar as consequências adversas das ocorrências nas rodovias. Ao encaminhar as vítimas, sob regulação médica do SAMU-192, à rede assistencial do Sistema Único de Saúde (SUS), o projeto também contribui para minimizar as

consequências adversas, como óbitos e sequelas graves. Ao garantir um atendimento precoce e adequado, buscamos reduzir o impacto negativo dessas ocorrências na sociedade, promovendo a preservação da vida e a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos afetados.

2.10. A Divisão de Operações Aéreas da PRF possui um papel importante nessa relação, pois é notório que, em mais de 2 décadas atuando em atividade aérea de segurança pública, é detentora de um reconhecimento nacional de excelência no meio aeronáutico e se tornou referência para assuntos de **segurança de voo, de operações de resgate aéreo, missões humanitárias** e de combate especializado ao crime, tanto operando aeronaves de asa fixa quanto de asa rotativa.

2.11. Diante da necessidade operacional de manter as aeronaves em pronto atendimento das ocorrências e não interromper os serviços prestados à sociedade, existe a preocupação de adequação às finalidades e recomposição da frota com aquisições periódicas e, em caso de impossibilidade, locações, com objetivo de não interromper as atividades rotineiras, reduzir os custos com manutenção, aumentar a segurança de voo, de apoio à logística da PRF bem como a otimização de deslocamento de pessoal tático para lugares remotos, onde os meios de transporte convencionais tornam-se impraticáveis. A renovação periódica das aeronaves promove também a redução de custos com manutenção, além de proporcionar maior segurança no voo.

2.12. Ressalte-se que as missões realizadas por esse tipo de aeronave na Divisão de operações Aéreas visam a atender toda a extensão do território nacional. Diante deste cenário e considerando os princípios relacionados à economicidade e eficiência, impõe-se a necessidade de aquisição de aeronave que proporcione à PRF o efetivo cumprimento de suas competências legais.

2.13. Trata-se, portanto, de uma resposta à crescente demanda imposta atualmente. Um órgão que tem como missão salvar vidas não pode se furtar do constante anseio por especialização e da busca incessante de atualizações tecnológicas e dos meios de conseguir alcançar, ser efetivo e promover a segurança pública com cidadania mesmo nos locais mais remotos do território nacional.

CENÁRIO ATUAL

2.14. Atualmente a PRF possui 07 unidades de Helicópteros Koalas AW 119, aeronave esta que atende à demanda de reimplantação do serviço aeromédico pretendido. Para que se mantenha a disponibilidade do serviço ofertado, faz-se necessário a alocação de 2 aeronaves por base de operações aéreas, podendo ser por meio de aquisição/locação, sendo que para a melhor análise e apontamento de uma solução, faz-se necessário o levantamento de mercado para verificação de helicópteros a venda disponíveis para entrega dentro do prazo previsto para a implantação ou locação com a entrega prevista para o mesmo período. Esse levantamento a PRF terá por completo através de uma Audiência Pública.

2.15. É importante destacar que cada modelo de aeronave atende um determinado tipo de demanda e, dessa forma, fica evidente a necessidade de realização de uma Audiência Pública para levantamento das aeronaves ideais para o cumprimento da missão aeromédica, bem como sua disponibilidade no mercado.

3. **ÁREA REQUISITANTE**

ÁREA REQUISITANTE	RESPONSTÁVEL
Diretoria de Operações da PRF	Diretor de Operações

4. **DESCRIÇÃO DOS REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO**

4.1. Busca da melhor solução para implantação do serviço aeromédico na PRF com a utilização de Helicópteros multimissão monoturibina ou biturbina, novo ou usado com no máximo 5 anos de uso e 1500 horas de voo, em perfeitas condições de aeronavegabilidade, livres e desembaraçadas de

quaisquer ônus, incluso o seguro obrigatório aeronáutico – RETA, revisado e com garantia de no mínimo dois anos, configurado para operar na missão de aeromédica, plotada/pintada na padronização prevista no Manual de Identidade Visual - MIV da PRF, com a seguinte configuração mínima:

4.2. 02 pilotos em duplo comando;

4.3. 01 médico;

4.4. 01 enfermeiro;

4.5. 01 paciente na maca;

4.6. 01 operador de equipamentos especiais ou passageiro.

4.7. Homologação: certificado de aeronavegabilidade válido e matrícula nacional definitiva, capacidade de VFR, voo diurno, operação no Brasil e Mercosul; aeronave e equipamentos homologados pela Gerência Geral de Certificação de Produtos – GGCP da ANAC, conforme o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 27 (RBAC-27), devendo ser apresentada cópia do Certificado de Homologação de Tipo (CHT) do modelo

4.8. Helicóptero mono turbina ou biturbina - potência nominal mínima de 700 SHP; Performance mínima obrigatória: velocidade de cruzeiro normal mínima de 220 km/hora, autonomia mínima de 03 horas com capacidade máxima de combustível, capacidade de acionamentos sucessivos do motor sem que haja limitação de tempo entre o corte e o novo acionamento, peso máximo de decolagem acima de 2.500 kg.

4.9. O modelo da aeronave a ser disponibilizada (por locação ou aquisição) deve possuir oficina homologada pela ANAC, para manutenção da aeronave e todos os seus equipamentos, componentes e demais acessórios, no Brasil.

4.10. Demais itens, componentes e configurações serão melhor descritas em documento específico e no Termo de Referência a ser elaborado, devido à necessidade de maiores informações e detalhamentos dos objetos e suas características técnicas.

4.11. Locais de entrega e uso: Previstos para as capitais de 20 (vinte) unidades federativas.

5. **LEVANTAMENTO DE MERCADO**

5.1. A ser realizado através de Audiência Pública.

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

6.1. Disponibilização de aeronaves de asas rotativas com ou sem tripulação com as características mínimas contidas no item 4 deste instrumento, por meio de aquisição ou locação, para atender as demandas para implantação de serviços aeromédicos nas bases da Divisão de Operações Aéreas em todo o território nacional, onde a PRF não possui aeronaves próprias que atendam a necessidade.

6.2. **REFERÊNCIAS**

6.2.1. Sites internacionais de empresas fabricantes de aeronaves.

6.2.2. Empresas nacionais especializada em locação de aeronaves .

6.2.3. Manual de Operações Aéreas - MOA (M-048).

6.2.4. Visitas técnicas a Unidades Aéreas Publicas (UAPs - RBAC 090).

6.3. **DA NECESSIDADE E DO LEVANTAMENTO TÉCNICO DO TIPO DE AERONAVE IDEAL**

6.3.1. A Constituição Federal da República Federativa do Brasil, em seu art. 144, § 2º, estabelece como missão precípua da Polícia Rodoviária Federal o patrulhamento ostensivo das rodovias e estradas federais brasileiras. Para realizar de forma eficaz este patrulhamento, em razão de sua vasta extensão territorial, a PRF necessita, como um dos principais instrumentos, aeronaves e um grande número de viaturas.

6.3.2. Este levantamento teve como base a reimplantação do serviço de Resgate Aeromédico com garantia da segurança de voo, levando em consideração os seguintes fatores:

a) As aeronaves disponíveis no mercado, capazes de atender com excelência as necessidades relacionadas às missões elencadas no Manual de Operações Aéreas - MOA (M-048) da PRF.

b) O atual estágio de evolução e experiência dos tripulantes para o cumprimento da missão;

6.3.3. Desta forma, uma Audiência Pública preliminar à contratação esclarecerá e norteará a Administração sobre qual a melhor solução disponível atualmente no mercado para a implantação do serviço pretendido.

6.4. **DA RELAÇÃO DEMANDA X NECESSIDADE**

6.4.1. O quantitativo de aeronaves será determinado de acordo com os seguintes aspectos:

6.4.1.1. Histórico de operações;

6.4.1.2. Futuras Operações;

6.4.1.3. Extensão territorial;

6.4.1.4. Quantidade de bases de Operações Aéreas da PRF;

6.4.1.5. Quantidade de servidores da PRF;

6.4.1.6. Acréscimo de tripulantes nos próximos anos;

6.4.1.7. Quantidades de aeronaves próprias que atendem a demanda = 7 unidades

6.4.1.8. Quantidades de aeronaves necessárias = 20 unidades

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

7.1. Para satisfazer totalmente a demanda do Projeto Aeromédico da PRF em todo o território nacional, a necessidade atual seria de 20 unidades, sendo uma unidade por Estado brasileiro. Importante destacar que essa quantidade é estimada, podendo variar de acordo com a disponibilidade das aeronaves e tripulação e o andamento das implantações das bases aeromédicas previstas.

8. **ESTIMATIVA DE CUSTOS**

8.1. **GASTOS COM AQUISIÇÃO DE AERONAVES**

8.1.1. Custo imediato com aquisição de 1(uma) aeronave AW 119 MKII - KoalaKx: € 5.460.000,00 (cinco milhões e quatrocentos e sessenta Euros) equivalente a **R\$ 28.828.800,00** (vinte e oito milhões, oitocentos e vinte e oito mil e oitocentos Reais) na cotação do dia 23/08/2023.

a) Tomamos como referência o modelo AW 119 MKII - KoalaKx pois foi o modelo vencedor do processo licitatório a que se refere o PROCESSO Nº 08650.006624/2018-25.

b) Porém, há de se considerar que, apesar de haver um custo inicial imediato com a efetiva compra das aeronaves, estes bens passam a incorporar o patrimônio da União e, pela sua natureza (aeronave), o seu valor depreciado pode ser estimado pela fórmula descrita no ANEXO da PORTARIA Nº 218/SPL/90 do Departamento de Aviação Civil, sendo:

"...

6 - Depreciação - perda de valor da aeronave, calculada com um residual de 10% de acordo com as seguintes fórmulas:

...

b - Aeronaves turbo-hélice e helicópteros

Valor do equipamento - 10%/7 = valor a ser depreciado em 1 ano

..."

c) O custo médio atual da hora de voo (manutenção e abastecimento) das aeronaves AW 119 MKII - KoalaKx de dotação da PRF está em **R\$ 8.058,09** (oito mil, cinquenta e oito Reais e nove centavos). Tomando-se como referência 60 horas voadas por mês, em 12 meses chega-se ao valor de **R\$ 483.485,40** de custo operacional mensal / aeronave.

ANO	Custo com Aquisição de aeronave	Custo Operacional para 60h de voo mensais = R\$ 5.801.824,80 (manutenção + abastecimento)	CUSTO TOTAL	Valor patrimonial da aeronave (depreciado)	SALDO ACUMULADO AO LONGO DOS ANOS = (Custo com aquisição + Custo Operacional) - Valor patrimonial depreciado
1	-R\$ 28.828.800,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 29.312.285,40	R\$ 25.122.240,00	-R\$ 4.190.045,40
2	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 21.892.237,71	R\$ 21.408.752,31
3	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 19.077.521,44	R\$ 18.594.036,04
4	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 16.624.697,25	R\$ 16.141.211,85
5	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 14.487.236,18	R\$ 14.003.750,78
6	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 12.624.591,53	R\$ 12.141.106,13
7	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 11.001.429,76	R\$ 10.517.944,36
8	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 9.586.960,22	R\$ 9.103.474,82
9	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 8.354.351,05	R\$ 7.870.865,65
10	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 7.280.220,20	R\$ 6.796.734,80
11	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 6.344.191,89	R\$ 5.860.706,49
12	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 5.528.510,07	R\$ 5.045.024,67
13	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 4.817.701,63	R\$ 4.334.216,23

ANO	Custo com Aquisição de aeronave	Custo Operacional para 60h de voo mensais = R\$ 5.801.824,80 (manutenção + abastecimento)	CUSTO TOTAL	Valor patrimonial da aeronave (depreciado)	SALDO ACUMULADO AO LONGO DOS ANOS = (Custo com aquisição + Custo Operacional) - Valor patrimonial depreciado
14	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 4.198.282,85	R\$ 3.714.797,45
15	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 3.658.503,63	R\$ 3.175.018,23
16	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 3.188.124,59	R\$ 2.704.639,19
17	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 2.778.222,86	R\$ 2.294.737,46
18	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 2.421.022,78	R\$ 1.937.537,38
19	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 2.109.748,42	R\$ 1.626.263,02
20	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 1.838.495,05	R\$ 1.355.009,65
21	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 1.602.117,12	R\$ 1.118.631,72
22	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 1.396.130,63	R\$ 912.645,23
23	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 1.216.628,12	R\$ 733.142,72
24	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 1.060.204,50	R\$ 576.719,10
25	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 923.892,50	R\$ 440.407,10
26	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 805.106,32	R\$ 321.620,92
27	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 701.592,65	R\$ 218.107,25
28	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 611.387,88	R\$ 127.902,48
29	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 532.780,87	R\$ 49.295,47
30	R\$ 0,00	-R\$ 483.485,40	-R\$ 483.485,40	R\$ 464.280,47	-R\$ 19.204,93

d) Podemos concluir que, com a aquisição da aeronave, no primeiro ano teríamos um saldo NEGATIVO, pois mesmo com a venda da aeronave depreciada ao final do ano, permaneceria um débito de **-R\$ 4.190.045,40**.

e) Porém, **nos anos subsequentes, o saldo passa a ser POSITIVO**, permanecendo assim até o 30º (trigésimo) ano, quando o custo operacional supera o valor patrimonial residual do bem.

8.2. GASTOS COM LOCAÇÃO DE AERONAVES

8.2.1. Locação para 2 horas de voo / dia = 60 horas/mês ao custo médio estimado de R\$ 18.000,00 (dezoito mil Reais) a hora do voo = R\$ 1.080.000,00 (um milhão e oitenta mil Reais) por mês = R\$ **12.960.000,00** (doze milhões e novecentos e sessenta mil Reais) por ano / aeronave.

9. JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA SOLUÇÃO

9.1. Compete a administração buscar o menor dispêndio possível de recursos, assegurando a qualidade da aquisição e/ou da prestação do serviço, o que exige a escolha da solução mais adequada e eficiente dentre as diversas opções existentes já por ocasião da definição do objeto e das condições da

contratação, posto que é essa descrição que impulsiona a seleção da proposta mais vantajosa, objetivo precípuo da licitação.

9.2. A partir dessas premissas é que se deve avaliar o parcelamento ou não do objeto.

9.3. O não parcelamento do objeto, seja para os fins da adoção de um objeto único ou mesmo do agrupamento de itens em lotes – que por óbvio devem guardar compatibilidade entre si, admitir julgamento com base em um mesmo critério e permitir execução por um mesmo fornecedor. Bem por isso é que a decisão relativa à divisão ou não do objeto deve ser motivada em cada caso concreto e deve ser precedida de estudos do mercado específico ainda na fase interna da contratação, que evidenciem a vantagem sob a ótica técnica e/ou econômica. Assim, por se tratar da licitação de apenas um item, é viável a análise para o não parcelamento da solução.

9.4. De acordo com as necessidades demonstradas acima, verificou-se ainda que a aquisição de outras aeronaves fica condicionada à Audiência Pública e a orçamentos complementares.

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

10.1. Caso a solução não contemple todos os serviços, haverá a necessidade:

10.1.1. Serviço de Hangaragem

10.1.2. Serviço de Manutenção

10.1.3. Fornecimento de combustível

10.1.4. Treinamento de Pilotos e demais tripulação

10.1.5. Disponibilização de Pilotos, se necessário

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

11.1. A necessidade da contratação surgiu nesse exercício (2023) com a necessidade do atual Governo por meio do Ministério da Justiça e Segurança Pública e o Ministério da Saúde em implantar o serviço aeromédico em todo o Brasil, sob a coordenação da Polícia Rodoviária Federal, ocasião em que o Coordenador-Geral de Aquisições Nacionais da PRF designou a equipe de servidores abaixo assinada para compor comissão para executar etapa pertencente a análise da viabilidade de execução de produto do Projeto denominado AEROMÉDICO, com o objetivo de ampliar bases aéreas ora existentes e permitir que tenhamos a disponibilidade do serviço aeromédico em todo o país.

11.2. Os recursos necessários para a contratação estão previstos para ocorrer através de um Termo de Execução Descentralizada ou instrumento similar por meio do MJSP, Ministério da Saúde ou outro órgão do Governo Federal. O atendimento da Demanda está diretamente vinculada a liberação do recurso necessário.

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

12.1. A contratação pretendida visa aparelhar a Polícia Rodoviária Federal com aeronaves capazes de oferecer à sociedade um serviço aeromédico especializado de atendimento pré-hospitalar móvel e de resgate às vítimas de acidentes e demais urgências/emergências, com posterior encaminhamento, sob regulação médica do SAMU-192, à rede assistencial do SUS, minimizando as consequências advindas, inclusive óbitos e sequelas graves, nos termos das obrigações assumidas pelas partes constantes deste instrumento, observadas as prioridades do DPRF pertinentes a apoios de saúde institucional e a dignitários, bem como outras ações advindas de suas atribuições constitucionais.

12.2. Com essa contratação pretende-se também obter um índice de disponibilidade de aeronave para operação, maior que 90% (noventa por cento), percentual necessário para o cumprimento da atividade aeromédica, sem grandes interrupções.

12.3. Nesse cenário de operações propõe-se cumprir missões desta natureza com maior eficiência e em menor tempo proporcionando uma melhor atendimento a sociedade.

13. **PROVIDÊNCIAS A SEREM ADOTADAS**

13.1. Para atingir os objetivos dessa contratação devem ser tomadas providências para o correto recebimento do objeto o qual deve abranger uma solução que atenda por completo as necessidades da PRF com vistas a implantação do serviço aeromédico, para tanto, as aeronaves deverão estar em dia com o programa de inspeções, manutenção preventiva, corretiva e revisões de componentes estabelecidas pelo fabricante (da aeronave, motor, célula, aviônicos) devendo estes serviços ser executados por oficina homologada ou autorizada pela ANAC, assim como atender todos os requisitos de operação e manutenção estabelecidas pela legislação aeronáutica em vigor, principalmente no que se prescreve, mas não se limitando aos registros brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA's);

14. **POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS**

14.1. Foi realizada consulta ao Guia Nacional de Licitações Sustentáveis, elaborado pela Câmara Nacional de Sustentabilidade - CNS/DECOR/CGU/AGU, 4ª edição (agosto de 2021):

"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." (p. 13)

14.2. Não vislumbramos impactos ambientais passíveis de mitigação no presente estudo, a não ser aqueles já previstos na legislação.

15. **DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE**

15.1. Não foi visualizado óbices à contratação sob o ponto de vista mercadológico ou técnico-operacional, uma vez que, conforme detalhado anteriormente, existem empresas suficientes para fornecerem a solução dentro dos padrões aceitáveis seja com locação ou aquisição.

15.2. Com o objetivo de apontar a melhor solução para o atendimento da demanda em questão, faz-se necessária a realização de Audiência Pública, com antecedência mínima de 8 (oito) dias úteis, na forma presencial e eletrônica, para tratar dos referidos temas, com base nesse ETP o qual possui informações pertinentes, a fim de possibilitar a manifestação de todos os interessados, porém, por não tratar-se de fase processual de contratação, a fim de não prover uma fictícia expectativa no mercado, já que ainda não temos convicção de quais contratações serão necessárias para implantação, entendemos que na Audiência, não devem ser utilizados instrumentos vinculados ao processo licitatório, tais como Termo de Referência, Projeto Básico ou Edital, já que trata-se de fase do Projeto Estratégico **AEROMÉDICO**, o qual não se confunde com os vindouros processos de contratação decorrentes da Audiência, e que ocorrerão em processos específicos, e apartados ao presente, cada qual versando sobre determinada demanda planejada bem como a viabilidade de inclusão extemporânea da demanda, no PCA2023, ou inclusão no PCA2024.

15.3. Ante o exposto, opinamos pela realização de Audiência Pública para fins de conhecer o mercado quanto a disponibilidade de aeronaves para venda ou locação, prazo para entrega, equipamentos e acessórios mínimos necessários para a implantação, normas e demais regulamentações e por fim o apontamento dos critérios, condições e obrigações a serem cumpridas para o completo aparelhamento e funcionamento da atividade pretendida.

16. **ANEXOS**

16.1. RELATÓRIO DE VISITA TÉCNICA LABACE 2023 (SEI 50343877).

17. **RESPONSÁVEL**

Zafenate Paneia Carvalho Lima

Presidente da Comissão

PORTARIA CGAN/DIAD/PRF Nº 197, DE 04 DE SETEMBRO DE 2023

Rodrigo de Araújo do Nascimento

Membro da Comissão

PORTARIA CGAN/DIAD/PRF Nº 197, DE 04 DE SETEMBRO DE 2023

Antonio Aurelio Lins Leal

Membro da Comissão

PORTARIA CGAN/DIAD/PRF Nº 197, DE 04 DE SETEMBRO DE 2023

Cesar Neves Medeiros

Membro da Comissão

PORTARIA CGAN/DIAD/PRF Nº 197, DE 04 DE SETEMBRO DE 2023

Cleber Ortega Moura

Membro da Comissão

PORTARIA CGAN/DIAD/PRF Nº 197, DE 04 DE SETEMBRO DE 2023

De Acordo:

MARCUS VINICIUS SILVA DE ALMEIDA

Diretor de Operações

PRF

Documento assinado eletronicamente por **CLEBER ORTEGA MOURA, Policial Rodoviário(a) Federal**, em 05/09/2023, às 16:45, horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 10, § 2º, da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001, no art. 4º, § 3º, do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020, e no art. 42 da Instrução Normativa nº 116/DG/PRF, de 16 de fevereiro de 2018.

PRF

Documento assinado eletronicamente por **RODRIGO DE ARAUJO DO NASCIMENTO, Policial Rodoviário(a) Federal**, em 05/09/2023, às 17:05, horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 10, § 2º, da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001, no art. 4º, § 3º, do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020, e no art. 42 da Instrução Normativa nº 116/DG/PRF, de 16 de fevereiro de 2018.

PRF

Documento assinado eletronicamente por **ZAFENATE PANEIA CARVALHO LIMA, Chefe da Divisão de Operações Aéreas**, em 06/09/2023, às 14:01, horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 10, § 2º, da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001, no art. 4º, § 3º, do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020, e no art. 42 da Instrução Normativa nº 116/DG/PRF, de 16 de fevereiro de 2018.

PRF

Documento assinado eletronicamente por **ANTONIO AURELIO LINS LEAL, Policial Rodoviário(a) Federal**, em 06/09/2023, às 14:02, horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 10, § 2º, da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001, no art. 4º, § 3º, do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020, e no art. 42 da Instrução Normativa nº 116/DG/PRF, de 16 de fevereiro de 2018.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.prf.gov.br/verificar>, informando o código verificador **50852761** e o código CRC **F3A78851**.

Referência: Processo nº 08650.094499/2023-60

SEI nº 50852761

Criado por cleber.ortega, versão 15 por cleber.ortega em 05/09/2023 15:41:41.