

# Estudo Técnico Preliminar 1/2024

## 1. Informações Básicas

Número do processo: 15000.104182/2023-69

## 2. Informações

Trata-se de Estudo Técnico Preliminar relacionado à contratação de: a) logística aérea de transporte, de carga alimentar (cestas de alimento), de Boa Vista/RR a 02 (dois) pontos no interior da TI Yanomami, todos dentro dos limites do Estado de Roraima e doravante denominados de pontos de estocagem; b) logística aérea de transporte, de carga alimentar (cestas de alimento) dos pontos de estocagem até as comunidades indígenas (destinatários finais), atendidas por 128 pontos de entrega; c) transporte combustível nos 02 (dois) postos de estocagem, de onde partirão as aeronaves menores, de asas rotativas ou asas fixas, para a entrega final, bem como unidade de abastecimento e reservatório para o combustível.

Assim, antes de adentrar no pleito assinalado, necessário se faz delinear a situação vivenciada pelos povos Yanomami.

A saúde é direito de todos os brasileiros e dever do Estado de garantir medidas econômicas, políticas e sociais que assegurem esse direito fundamental. Porém, essa não tem sido a realidade dos povos que vivem na Terra Indígena (TI) Yanomami, que enfrentam, há anos, a desnutrição grave, malária, verminose, pneumonia e outras infecções respiratórias agudas – enfermidades que afetam, principalmente, crianças e anciões.

Localizada nos estados de Roraima e Amazonas, a maior terra indígena do Brasil conta com mais de 350 comunidades, com uma população estimada de 30.500 pessoas, conforme os dados mais recentes do Ministério da Saúde. Além dos Yanomami e Ye'kwana, o território abriga povos isolados: Amajari, Watho, Auaris, Parawau, Kataroá, Monte Caburai e na Região da Serra da Estrutura, os Moxihatêtema.

Invasida desde a década de 1970, o território Yanomami teve seu ápice de intrusão durante a década de 1980, quando chegou a um número superior a 40.000 garimpeiros – cinco vezes mais do que a população indígena no território – levando doenças infecciosas e sexualmente transmissíveis, fome, destruição e aumentando a escala de violências.

Além do aliciamento dos jovens, contaminação dos rios, intoxicação das pessoas, animais e plantios. A destruição do garimpo assumiu uma trajetória ascendente: 3.350%, entre 2016 e 2020, segundo relatório Yanomami sob Ataque. “As invasões acontecem, porque não existe fiscalização, têm muitas pistas de pouso clandestinas e estradas construídas pelos invasores. Somado ao aumento do garimpo, a desassistência à saúde, aumentando a morte das nossas crianças, os casos de desnutrição grave motivaram nossos pedidos de socorro”, conta Davi Kopenawa, presidente da Hutukara Associação Yanomami (HAY).

As principais causas das mortes Yanomami têm sido a malária, desnutrição infantil e doenças infecciosas. O garimpo é apontado como o motivador da desassistência e agravamento da situação da saúde dos indígenas.

A ocupação do território, a destruição da floresta, a contaminação dos corpos de água promovidas pelo garimpo dificultam a manutenção e abertura de roças, a caça, a pesca e a coleta de frutos, as principais fontes de alimentação das comunidades. Uma parte delas também é aliciada. Especialmente vulneráveis a falsas promessas de prosperidade, jovens recebem armas e comida para trabalhar ou aliar-se aos invasores. Mulheres são abusadas e exploradas sexualmente. O recrudescimento da violência cria um clima de tensão permanente.

Os moradores ficam sitiados em suas próprias aldeias. Todo o quadro é agravado pelo desmonte da assistência aos indígenas. Além disso, os invasores têm se apossado de parte da infraestrutura de atendimento, como pistas de pouso e postos de saúde. A violência do garimpo dificulta a presença de equipes médicas, a distribuição de medicamentos e alimentos. Sem comida e assistência médica, a condição dos enfermos piora. Como a economia indígena depende da mão de obra familiar, as atividades tradicionais de subsistência ficam inviáveis com as pessoas permanentemente adoecidas ou trabalhando no garimpo, num círculo vicioso de fome, debilidade física e escassez.

Motivo primordial que leva à confecção do referido Estudo Técnico Preliminar, a fim de que se dê seguimento na contratação emergencial em tela.

Em detrimento dessas e outras adversidades vivenciadas por povos indígenas no Brasil, a Articulação dos Povos Indígenas do Brasil (APIB), em conjunto com partidos políticos representados no Congresso Nacional (PSB, PSOL, PCdoB, REDE, PT,

PDT), propuseram, no dia 1º de julho de 2021, Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental para que o Supremo Tribunal Federal determinasse à União Federal a tomada imediata de medidas frente à dramática situação da pandemia da COVID-19 em terras indígenas, ação que estendeu para situação humanitária dos povos indígenas, incluindo os povos Yanomami.

A decisão estabeleceu como premissas a urgência da proteção do direito à vida e à saúde dos povos indígenas, sob os princípios da precaução e da prevenção; a necessidade de estabelecimento de um diálogo institucional entre o Judiciário e o Executivo, em matéria de políticas públicas decorrentes da Constituição; e a imprescindibilidade de um diálogo intercultural entre os realizadores das políticas e os povos indígenas, com fulcro na Constituição de 1988 e na Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

Assim, diligenciou-se junto à Presidência da República, com discurso de proteção aos povos indígenas e sensibilidade, o que, pela deflagração das criminosas atitudes perpetuadas, gerou a articulação de toda a administração, fazendo com que outros entes federativos olhassem para a situação, articulando para que objetivasse no empenho mútuo, o que a priori, motivou, por competência do Ministério da Saúde, na publicação, em entendimento uníssono, da Portaria GM/MS, de 20 de Janeiro de 2023, que declarou Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional (ESPIN) em decorrência de desassistência à população Yanomami.

Com o grave cenário posto, além da declaração de emergência, o Chefe do Poder Executivo Federal decretou, como uma das primeiras ações, por consentimento desta pasta ministerial, o Decreto nº 11.384, de 20 de janeiro de 2023, instituindo o comitê de Coordenação Nacional para Enfrentamento à Desassistência Sanitária das Populações em Território Yanomami (COE Yanomami), a fim de discutir as medidas e criar auxílio na articulação para enfrentamento, instando que, a Casa Civil da Presidência da República que coordenou as ações.

A Terra Indígena Yanomami teve Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional (ESPIN) declarada pelo Ministério da Saúde (MS), em 20 de janeiro de 2023, por meio da Portaria GM/MS nº 28.

Ao declarar Emergência em Saúde Pública, foi instalado o Centro de Operações de Emergências em Saúde Pública (COE – Yanomami), sob responsabilidade da Secretaria de Saúde Indígena (SESAI) e do Ministério da Saúde (MS), sua função é planejar, organizar e controlar medidas durante o período de Emergência.

No dia 21 de janeiro, a comitiva do Presidente da República direcionou-se ao território Yanomami, para retirar, em campo, maiores informações para atuação dos ministérios envolvidos na comitiva. Pelo MPI, a Ministra de Estado, Sr.ª Sônia Guajajara, foi a representante, que pôde, constatar, uma vez mais, a crise humanitária que havia se, trazendo para o ministério, em reunião de alinhamento realizada na data de seu retorno, o estado desumano que se encontrava o povo Yanomami, para que as áreas finalísticas apresentassem planos para enfrentamento.

Em seguida, o MPI desencadeou na criação de grupo de trabalho, no âmbito do Ministério da Justiça e Segurança Pública, com a finalidade de propor medidas contra a atuação de organizações criminosas, inclusive com a exploração do garimpo, em terras indígenas. Assim, com o advento da Portaria MJSP nº 292, de 26 de janeiro de 2023, reuniões foram coordenadas no sentido de alinhar discursos e criar medidas para atuação in loco nas terras Yanomami.

Em momento oportuno, o MPI veiculou, em reuniões de alinhamento com outros ministérios, Plano de Gestão Territorial e Ambiental com Protocolo de Consulta Yanomami e Ye'kwana, de autoria de Mariana Vieira e Lucas Lima, que, além de minuciar a situação das terras, apresenta costumes e usos do povo Yanomami, para que fosse tido, a partir daquele momento, um melhor trato com povos que estavam em grande parte em vias de integração.

Após alinhamentos feitos pelo Grupo de Trabalho Interministerial, de forma uníssona foi estabelecido a criação da Portaria Conjunta FUNAI/SESAI nº 1, de 30 de Janeiro de 2023, que estabelece procedimentos de acesso à Terra Indígena Yanomami no período de vigência da Portaria GM/MS Nº 28, de 20 de janeiro de 2023. O objeto maior era preservar os vestígios de saúde e dignidade que ainda haviam contidos no povo Yanomami, o que havia sido discurso deste MPI, preservar o que ainda podia ser preservado para que não houvesse rupturas maiores.

Com impulsão do MPI, órgãos já estruturados na Administração, coordenaram, no bojo de suas competências, medidas que colocaram a situação Yanomami em cenário mundial, o que veiculou em mais diversos canais de mídia, a degenerada situação que havia chegado o povo yanomami.

Todas as ações foram tomadas na tentativa de reverter a situação vivenciada pelos povos Yanomami. Todavia, por se tratar de ações a longo prazo de alta complexidade, os índices que poderiam muito piores, tiveram significante baixa, porém, não suficiente para rever a situação daquele povo, principalmente ao que concerne na situação alimentar.

Assim, considerando a crise humanitária declarada, com reconhecimento internacional e as mais recentes decisões prolatadas no âmbito da ADPF 709, não resta outra ação a não ser o seguimento do bojo que se tem em tela.

### 3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Secretaria Nacional de Direitos Ambientais e Territoriais Indígenas	Marcos Vesolosquzi, Secretário Nacional de Direitos Territoriais Indígenas

### 4. Descrição da necessidade

#### 4.1. DO ÓRGÃO DEMANDANTE

O Ministério dos Povos Indígenas – MPI é o órgão da Administração Pública Federal, criado em janeiro de 2023, que tem como objetivo atuar na implementação da política indígena e indigenista, a partir do reconhecimento, garantia e promoção dos direitos dos povos indígenas.

O MPI tem como entidade vinculada a Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai), que é o órgão indigenista oficial do Estado brasileiro. Criada por meio da Lei nº 5.371, de 5 de dezembro de 1967, que figura como coordenadora e principal executora da política indigenista do Governo Federal. Sua missão institucional é proteger e promover os direitos dos povos indígenas no Brasil.

É seu papel, entre outros, promover políticas voltadas ao desenvolvimento sustentável das populações indígenas. Nesse campo, o MPI e a Funai promovem ações de etnodesenvolvimento, conservação e a recuperação do meio ambiente nas terras indígenas, além de atuar no controle e mitigação de possíveis impactos ambientais decorrentes de interferências externas às terras indígenas. Compete também ao órgão a estabelecer a articulação interinstitucional voltada à garantia do acesso diferenciado aos direitos sociais e de cidadania aos povos indígenas, por meio do monitoramento das políticas voltadas à seguridade social.

Adicionalmente, o MPI passou a ser membro do Comitê de Coordenação Nacional para Enfrentamento à Desassistência Sanitária das Populações em Território Yanomami, instituído pelo Decreto nº 11.384, de 20 de janeiro de 2023.

O Plano de Ação do Centro de Operações de Emergências em Saúde Pública por Desassistência no Território Yanomami (Plano de Ação COE Yanomami) prevê, entre outros, o seguinte objetivo específico, ação e atividades:

**OE 1:** Fortalecer as ações de segurança alimentar e nutricional na Terra Indígena Yanomami;

**Ação:** VIABILIZAR A ENTREGA DE ALIMENTOS ÀS COMUNIDADES DA TERRA INDÍGENA YANOMAMI

**Atividades:**

- Identificar alimentos a serem enviados;
- Realizar aquisição de alimentos;
- Viabilizar o armazenamento adequado dos alimentos;
- Viabilizar envio dos alimentos às comunidades afetadas.

Em janeiro de 2023 o Governo Federal publicou o Decreto 11.405, determinando medidas para enfrentamento da Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional e de combate ao garimpo ilegal no território Yanomami. Dispõe no art. 1º que:

Art. 1º Para enfrentamento da Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional em decorrência de desassistência à população Yanomami e combate ao garimpo ilegal, ficam os Ministros de Estado da Defesa, da Saúde, Desenvolvimento Social e Assistência Social, Família e Combate à Fome e dos Povos Indígenas autorizados a efetuar as requisições de bens, servidores e serviços necessários:

- I - ao transporte de equipes de segurança, de saúde e de assistência;
- II - ao abastecimento de água potável, à alocação de cisternas e à perfuração de poços artesianos;
- III - ao fornecimento de alimentos relacionados com a cultura, as crenças e as tradições indígenas;
- IV - ao fornecimento de vestuário, de calçados e outros gêneros semelhantes;

#### 4.2. DA DEMANDA:



c) Ocorre que, apesar da região ter muitos rios, a maioria não está disponível para navegação durante todo o ano, havendo muita sazonalidade, o que afeta, em especial, o transporte de cargas. Há de ser levado em conta, ainda, o grau excepcional da estiagem do ano de 2023 que impossibilitou o transporte fluvial e culminou em dificuldade adicional e inesperada para a distribuição de cestas básicas. Portanto, boa parte desses alimentos, que seria transportado pelos Rios Uraricoera e Mucajaí, principais acessos a Terra Indígena Yanomami, permaneceram estocados em Boa Vista/RR, pois nem mesmo embarcações de pequeno porte, conhecidas regionalmente por “voadeiras”, não apresentaram condições de navegabilidade.

A presente contratação surge, assim, de urgente demanda de distribuição de cestas básicas no interior da Terra Indígena Yanomami- TIY, consistente em um fluxo mensal de distribuição de alimentos, na ordem de 8.361 cestas básicas por mês, divididas em microrregiões, as quais serão apresentadas por meio de programa de voo desenhado pela FUNAI, apresentada todo início de mês.

Cabe notar que a logística de transporte de cargas esteve, durante boa parte do ano corrente, assegurada pelas aeronaves de que dispõe o Estado brasileiro, por meio de seus mais diversos órgãos. No que se refere ao objeto desta contratação, o Ministério da Defesa, por meio de seus helicópteros UH-60 Black Hawk e outras aeronaves, possibilitou o transporte de cestas para regiões remotas da Terra Indígena Yanomami. Por esse motivo, não se recorreu, ao longo do ano de 2023, à firma de contratos efetivos com empresas de aviação civil para a disponibilização de aeronaves de asa rotativa de grande porte.

O Ministério da Defesa, contudo, teve que lidar com outras situações emergenciais no país ao longo do ano, além de possuir suas próprias atribuições e atividades na região, tornando-se inviável a dedicação exclusiva de suas aeronaves ao transporte de cestas de alimentos.

Somamos, conforme dito acima, que a grave seca na Região Norte, em cenário nunca antes visto, se apresentou como um dos grandes fatores do represamento das distribuições, considerando que nas etapas de entrega final, alguns rios que antes eram utilizados, se tornaram não navegáveis.

A alternativa técnica e viável para a região é a contratação de solução de transporte aéreo de cargas para subsidiar as ações de enfrentamento da Emergência em Saúde Pública de Importância Nacional (ESPIN) no território Yanomami, especificamente no que tange à segurança alimentar e nutricional daquela população. Ressalta-se que tanto o MPI quanto a Funai não dispõe, em seu acervo patrimonial e em seu quadro funcional, de aeronaves ou embarcações nem de tripulantes habilitados, fazendo que seja necessária a busca dessa solução no mercado privado.

Primeiramente, cumpre salientar que o emprego de aeronaves de asas fixas é insuficiente para abranger todo o território, diante das condições de pouso no interior da TIY, o que demanda a utilização de pequenos helicópteros para a entrega final dos alimentos às comunidades, que não contam sequer com pequenas pistas de pouso.

São poucas as regiões que apresentam pistas compatíveis para pouso e decolagem de aviões de médio porte, a exemplo do Cesna Grand Caravan, ou mesmo meios aéreos de grande porte, a exemplo da aeronave militar Casa C-295.

Entretanto, pelas grandes distâncias da TIY, só é possível alcançar o primeiro terço territorial da TIY por meio dos helicópteros de pequeno porte, partindo-se de Boa Vista/RR conforme tem demonstrado a experiência da FUNAI/MPI e SESAI/MS. Estes, como mencionado, são indispensáveis para a entrega capilarizada dos alimentos, mas não têm autonomia de voo suficiente para atingir a maior parte das aldeias.

Assim, com base nos conhecimentos de corpo técnico deste Ministério, estruturou-se a criação de pontos no interior da área indígena para as finalidades de:

- 02 (dois) pontos de estocagem de cestas de alimento, para posterior distribuição nos pontos de entrega;
- 02 (dois) pontos de abastecimento de aeronaves envolvidas nas ações federais de distribuição de alimentos.

Vislumbra-se, contudo, que não há hoje contratação, pela FUNAI/MPI, SESAI/MS ou forças de segurança federais, de aeronaves com capacidade para transporte em larga escala, para toda a extensão da TIY, das cestas de alimento de Boa Vista/RR. Não há, no mesmo sentido, a contratação de meios capazes de alocar combustível de aviação nos 03 (três) pontos estratégicos da TIY de modo que todo o território possa ser assistido.

#### **4.3. DA SOLUÇÃO DA DEMANDA:**

Com o presente processo, se espera obter a contratação de aeronaves, de natureza civil, de asas fixas e asas rotativas.

Espera-se que as aeronaves contratadas possam garantir a distribuição mensal de até 8.361 cestas de alimentos de Boa Vista/RR para 128 pontos de entrega no interior da TIY, ressaltando que para isso é necessário o transporte das cestas até os 2 pontos de estocagem (Auaris e Surucucu) e de combustível para 2 postos de abastecimento: obrigatoriamente Auaris e Surucucu e,

eventualmente, para um terceiro ponto de abastecimento em Palimíú, a depender da capacidade operacional das aeronaves a serem utilizadas pela contratada.

## 5. Descrição dos Requisitos da Contratação

### 5.1. DA EMPRESA CONTRATADA:

Nessa seção, é abordada a descrição dos requisitos da contratação necessários e suficientes à escolha da solução. O levantamento das possíveis soluções disponíveis no mercado, bem como a justificativa da escolha da solução que melhor atende a necessidade de negócio será mais bem detalhada na seção seguinte.

Analisando o contexto geográfico onde a missão de transporte de cestas deva ser executada, bem como a estrutura operacional existente dp MPI e da Funai na região, foram elaborados os seguintes requisitos da contratação, que balizaram a escolha da solução.

A solução de transporte aéreo deve ser capaz de operar na região Norte do país, especificamente no estado de Roraima e nas pistas de pouso disponíveis e demais pontos de entrega para a missão de transporte das cestas de alimentos.

A empresa deve ser capaz de gerenciar toda a operação (incluindo logística de abastecimento, manutenção de todas as aeronaves, escala de tripulação e todas as ações relacionadas à operação aérea para o período contratado), uma vez que MPI e Funai não dispõem de equipe técnica ou estrutura física para isso. A operação das aeronaves ficará a cargo da contratada, sob controle e supervisão direta da Funai/MPI, em consonância com a Legislação Aeronáutica vigente.

A empresa que vier a ser contratada deve dispor, até o início da execução do contrato, de base operacional de saída na cidade de Boa Vista-RR.

A empresa a ser contratada para a solução deve disponibilizar aeronaves que possam transportar cargas. O peso aproximado de uma cesta de alimentos (CA), para fins de cálculo, é de 23,5 Kg e 34.200 cm<sup>3</sup> de volume.

A empresa deverá apresentar em sua Proposta Técnica o Certificado de Homologação de Empresa Aérea (CHETA) em seu nome, em plena validade, certificados de matrícula e certificado de aeronavegabilidade de pelo menos 04 (quatro) aeronaves previstas nesta contratação, além da cópia da Especificação Operativa (EO) atualizada e válida comprovando assim a capacidade e autorizações das empresas proponentes em realizar os serviços com aeronaves do tipo helicóptero e/ou avião apresentadas, sendo que todos estes certificados deverão ser emitidos pela ANAC. Após a contratação e antes do início da execução dos serviços a empresa deverá apresentar a mesma documentação das demais aeronaves, caso haja necessidade de subcontratação de parte do objeto.

A empresa deverá possuir manutenção homologada no Brasil para as aeronaves de todos os tipos, com estrutura composta por mecânicos, engenheiro de manutenção e ferramentas, podendo essa solução ser própria ou terceirizada. Essa comprovação deverá ocorrer antes do início da execução dos serviços.

A empresa deve comprovar vínculo empregatício (CTPS) ou Contrato de Trabalho com, no mínimo: 2 (dois) pilotos de aeronaves do tipo asa rotativa OU com 4 (quatro) pilotos de aeronaves do tipo asa fixa.

A empresa deve comprovar antes do início da execução dos serviços, que todos os tripulantes apresentados receberam treinamento inicial ou periódico nos últimos 12 meses seguindo o “Programa de Treinamento Operacional” da empresa licitante, emitido e aprovado pela ANAC conforme Resolução n o 485/2018/ANAC comprovado através dos seguintes certificados de treinamentos:

- “Ficha de Avaliação de Piloto” (FAP01 ou FAP11 da ANAC) para comprovação da proficiência na aeronave e “Ficha de Avaliação de Piloto” (FAP02 ou FAP12 da ANAC) comprovando a proficiência IFR (voos por instrumento), emitidas por INSPAC (Inspetor da Aviação Civil) ou Examinador Credenciado pela ANAC, realizados nos últimos 12 meses. É compulsório constar nas Fichas de Avaliação de Pilotos (FAP01 ou FAP11 da ANAC e FAP02 ou FAP12 da ANAC) o nome e/ou código ANAC da empresa licitante comprovando desta forma o seu gerenciamento;
- Certificado de Habilitação Técnica (CHT) para o tipo de aeronave apresentada incluindo habilitação para voos por instrumento (IFR) sendo obrigatório para Pilotos e Copilotos;
- Certificados de Curso inicial ou recorrente de pilotagem em condições de emergência para os Pilotos e Co-pilotos com habilitação de “TIPO” para aeronaves do TIPO IV, através de simulador de voo que atenda o requisito mínimo obrigatório: Equipamento Full Flight Simulator (FFS Level-C Full Motion), específico para o modelo da aeronave apresentada pela empresa licitante conforme determina ANAC - RBAC 61 e RBAC 135. É obrigatória a comprovação da homologação do simulador junto a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC;

- Certificado de Curso de sobrevivência na selva;
- CCF válido – Certificado de Capacidade Física;
- Certificados de Curso de Fisiologia Aeroespacial para cada tripulante apresentado para aeronaves;
- Certidões de Nada consta de taxas das empresas licitantes e das aeronaves junto a ANAC e INFRAERO;
- A empresa deve estar devidamente homologada conforme RBAC 135 e RBAC 119 apresentando a documentação referente ao CHETA (Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo) e ainda suas homologações para executar os serviços de manutenção das aeronaves apresentadas conforme RBAC 145.

Conforme está melhor detalhado na seção referente à "Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução", a decisão da equipe de planejamento da contratação foi por não parcelar o objeto nas modalidades asa fixa e asa rotativa. Assim, pretende-se que **a gestão logística de distribuição seja toda gerenciada por uma única empresa**, razão pela qual não houve, ao menos nesta contratação, a possibilidade de divisão em lotes, já que **a supervisão e responsabilidade pela empresa eventualmente subcontratada é do fornecedor Contratado**.

## 5.2. DA AERONAVE A SER FRETADA:

As especificações técnicas apresentadas a seguir referem-se a aeronaves com Certificado de Aeronavegabilidade válido, com matrícula nacional definitiva, homologados para operarem no Brasil de acordo com as normas legais brasileiras. A aeronave e tripulação devem constar na autorização de transporte de carga emitida pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

As especificações abarcam ainda aeronaves de asas fixas, com maior capacidade de carga possível, e com possibilidade de pouso e decolagem em pistas de no mínimo 700 (setecentos) metros. Sugere-se o emprego de avião tipo Cesna Grand Caravan ou semelhante.

As aeronaves que porventura venham ser utilizadas pela contratada deverão ser de operação da empresa prestadora do serviço, que deve possuir capacidade legal e técnica segundo as leis e normas vigentes que regulamentam o transporte de táxi aéreo (RBAC 135) e que deverá ser comprovada através de Certificado de Matrícula (CM), Certificados de Aeronavegabilidade (C.A) e Especificações Operativas (E.O).

As aeronaves de asa rotativa objeto da contratação devem seguir as seguintes especificações:

- A aeronave deverá possuir uma caixa estanque resistente, contendo: 02 (dois) aparelhos portáteis de comunicação na frequência aeronáutica para comunicação ar/solo, com bateria recarregável, carregadores e cabos; 01 (um) telefone portátil via satélite, com carregadores e cabos (uso emergencial);
- A aeronave deverá possuir equipamento embarcado de rastreamento híbrido (satélite/gsm) com disponibilidade de acesso pela contratante, por meio de portal na rede mundial de computadores para permitir o acompanhamento das missões de apoio aéreo em tempo real através de tela com mapa e imagem de satélite, com recepção dos dados de localização das aeronaves empenhadas no cumprimento de missões de apoio aéreo, com apresentação permanente dos seguintes dados: posição de cada aeronave, velocidade, identificação e altitude.

As aeronaves de asas fixas, objeto da contratação, devem seguir as seguintes especificações:

- A aeronave deverá ser monomotor, preferencialmente turboélice, asa alta, trem de pouso fixo do tipo triciclo, configurado para o modo de carga, com peso máximo de decolagem/pouso de 1,6 a 3,9 toneladas, com alcance mínimo entre 1000 e 1700 km, com capacidade de pouso/decolagem em pistas com extensão de 700 a 1000 metros no peso máximo de decolagem/pouso, em condições de alta temperatura, em pistas de terra e gramado;
- A aeronave deve possuir certificado de matrícula e certificado de aeronavegabilidade válido, com matrícula nacional definitiva, homologadas para operar no Brasil de acordo com as normas brasileiras (RBAC 135), equipado com instrumentos para realizar voos VFR (diurno e noturno) e/ou por instrumentos (IFR), conforme os casos previstos neste ETP;
- A aeronave deverá possuir uma caixa estanque resistente, contendo: 02 (dois) aparelhos portáteis de comunicação na frequência aeronáutica para comunicação ar/solo, com bateria recarregável, carregadores e cabos; 01 (um) telefone portátil via satélite, com carregadores e cabos (uso emergencial);
- A aeronave deverá possuir equipamento embarcado de rastreamento híbrido (satélite/gsm) com disponibilidade de acesso pela contratante, por meio de portal na rede mundial de computadores para permitir o acompanhamento das missões de apoio aéreo em tempo real através de tela com mapa e imagem de satélite, com recepção dos dados de localização das aeronaves empenhadas no cumprimento de missões de apoio aéreo, com apresentação permanente dos seguintes dados: posição de cada aeronave, velocidade, identificação e altitude.

## 6. Objeto da Contratação

Logística para transporte de cestas alimento por meio de aeronaves, tendo como parâmetro de contratação a unidade de horas-voo, sendo os veículos de asas rotativas e fixas, para emprego no transporte de gêneros alimentícios (cestas de alimento) com pagamento quinzenal ou mensal. **Apresenta-se a meta de entrega em 128 pontos de até 8.361 cestas por mês.**

Assim, pretende-se que **a gestão logística de distribuição seja toda gerenciada por uma única empresa.** O que é necessário para resolver o problema de negócio da Funai e MPI é a **contratação de um parceiro na solução logística da distribuição de cestas de alimentos**, que cuide da **inteligência logística** e da **gestão dos recursos** necessários à boa fluidez da cadeia de suprimentos.

Vale salientar que o cumprimento do objetivo da contratação está condicionado ao suprimento de combustível para dois pontos de abastecimento no interior da TIY, o que permitirá a distribuição para os 128 pontos de entrega, conforme descrito acima.

O trecho entre Boa Vista-RR e os dois Pelotões Especiais de Fronteira do Exército (PEF Auaris e PEF Surucucu) será atendido por asa fixa, sob demanda, mensurado e pago por hora voo.

Já os trechos entre os dois PEFs e as aldeias deverá ser atendido por asa rotativa, **com aeronaves disponíveis 100% do tempo à Funai.** Será pago o valor fixo (franquia mínima) referente ao custo de 20% (vinte por cento) do total de horas voo de asa rotativa que vier a ser contratado. A utilização que exceder àquele percentual será pago por hora voo efetivamente utilizada, a depender da demanda de cada mês. Caso, em determinado mês, não seja utilizada a quantidade mínima de horas voo dentro daquele percentual, as horas que sobraem poderão ser utilizadas sem custo adicional num período de até 90 dias.

Assim, por exemplo, se for contratada a quantidade mensal de 720 horas voo por mês de asa rotativa, será pago mensalmente o valor fixo referente ao custo de 144h. Se, em determinado mês, a contratante só tiver utilizado 100 horas voo, as 44h restantes daquele mês poderão ser utilizadas num período de até 90 dias, funcionando como um "banco de horas". Ao mesmo tempo, nos meses seguintes ainda estarão garantidos os pagamentos fixos do custo referente às 144 horas.

Esse sistema foi desenhado para permitir que a contratada possa manter a aeronave de asa rotativa disponível 100% do tempo do contrato à disposição da Funai. **Portanto, não serão pagos quaisquer valores adicionais, tais como pernoite, traslado para manutenção ou substituição das aeronaves etc.**

Essa necessidade de disponibilidade *full time* da asa rotativa decorre de experiências recentes da Funai na gestão de contratos similares de táxi aéreo, quando, em muitas ocasiões, demandas prioritárias ou urgentes não puderam ser atendidas em tempo adequado porque a contratada estava com suas aeronaves em atendimento de contratos com outros órgãos ou empresas privadas.

Diferentemente do trecho entre Boa Vista-RR e os dois PEFs, **o trecho entre os Pelotões Especiais de Fronteira e as 128 aldeias é de maior imprevisibilidade**, conforme **experiência trazida pela Funai** à equipe de planejamento da contratação. Condições meteorológicas, de saúde indígena ou de garimpo ilegal tornam a situação dinâmica e muitas vezes atrapalham o planejamento logístico de entrega de cestas. Assim, a contratação da asa rotativa puramente por demanda poderia trazer enormes prejuízos à meta mensal de distribuição de alimentos bem como proporcionar desperdício de recursos públicos com pagamento de horas voo não efetivamente utilizadas para a finalidade precípuia dessa contratação.

O objeto da contratação tem a natureza de serviço comum de fretamento de aeronaves, conforme previsto na Lei nº 7.565/1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica.

Considerando os requisitos específicos relacionados ao fornecimento de combustível no âmbito do Estudo Técnico Preliminar em questão, é necessário estabelecer diretrizes e exigências juridicamente fundamentadas para garantir a segurança, conformidade legal e eficiência na execução do contrato.

Assim, no que tange ao abastecimento, é imperativo que a empresa contratada disponha de uma unidade de abastecimento devidamente equipada, com tanques e plotters que garantam a realização da operação sem riscos de interrupção, e em conformidade com as normas e regulamentações pertinentes. Além disso a presença profissionais capacitados para manuseio do combustível de aviação e para os procedimentos de abastecimento.

A empresa também deve prover os meios necessários para armazenamento adequado do combustível, seja por meio de plotters ou barris, assegurando-se de que esses dispositivos estejam em conformidade com os requisitos de um posto de combustível e lubrificante (PCL) com capacidade adequada de abastecimento diário.

No que diz respeito à **responsabilidade pelo plotter (estrutura para armazenar combustível)**, **fica estabelecido que a contratada será inteiramente responsável por sua gestão, manutenção e conformidade com as normativas aplicáveis**, garantindo que o *plotter* atenda aos padrões de segurança e ambientais estabelecidos pelas autoridades competentes.



No que concerne ao transporte de combustível, a empresa contratada deve apresentar **autorização específica para o transporte desse material**, podendo ser por meio de transporte interno, ou como carga externa, para o efetivo deslocamento entre os pontos de abastecimento. Tal autorização deve seguir as normas estabelecidas pelos órgãos competentes e ser devidamente verificada durante o processo de contratação.

No mais, é **fundamental a apresentação de homologação das aeronaves utilizadas no transporte de carga**, especialmente aquelas que operarão com **carga perigosa**, assegurando-se de que as aeronaves atendam a todos os requisitos legais e regulamentares.

Este conjunto de diretrizes visa assegurar a integridade, segurança e eficiência nas operações de logística aérea de transporte, relativa a carga alimentar e combustível no contexto delineado pelo Estudo Técnico Preliminar.

### 6.1. DOS BENS OBJETO DA CONTRATAÇÃO:

A CONTRATADA deverá entregar as aeronaves cobertas por seguro aeronáutico, em conformidade com a legislação vigente, assim como reforço de seguro de Responsabilidade Civil – RETA, 2º risco, por incidente/acidente, para cobertura dos ocupantes da aeronave, pessoas e bens no solo em Limite Único Combinado. A cópia autenticada da apólice de Responsabilidade Civil de que trata o subitem anterior deverá ser entregue pela CONTRATADA até o prazo de início da vigência do contrato.

Caso o valor de prejuízos decorrentes de sinistro seja superior à garantia do seguro contratado, a indenização da diferença será efetuada mediante o devido processo de apuração de Responsabilidade Civil das partes.

A CONTRATADA deverá dispor de duas unidades de abastecimento devidamente equipada e em conformidade com as normas e regulamentações pertinentes. Além disso, a presença de profissional capacitado para manusear o combustível e local/objeto para armazenamento do combustível é imprescindível.

### 6.2. DOS SERVIÇOS A SEREM CONTRATADOS:

O emprego da aeronave, incluída a logística de abastecimento e manutenção, conforme especificações contidas neste Estudo Técnico Preliminar, corresponde às seguintes demandas:

Item	Descrição	Quantidade	Meses
01	Transporte de cestas de alimentos, para os 128 pontos de entrega, incluindo serviço de estiva (carga e descarga da aeronave)	Até 8.361 cestas mês	12
02	Unidades de abastecimento com boa capacidade de logística, de uso diário, a serem instaladas nos PEF's Auaris e Surucucu.	02	12

- Caberá à FUNAI apresentar o programa de entrega mensal da distribuição das cestas de alimento, detalhando a previsão de carga por ponto.
- **A CONTRATADA deve dispor de Mestre de Carga independente de carga interna ou externa, haja vista a necessidade de descarga nos pontos de estocagem e nos pontos de entrega (aldeias).** A ideia é otimizar o tempo de voo, uma vez que sem uma pessoa para realizar estiva, mais tempo a aeronave ficará em solo, pois o tempo de deslocamento dos indígenas até as aeronaves para esse auxílio pode variar, assim, com uma pessoa apta para realizar a estiva, o tempo de aeronave em solo diminui, aumentando o tempo de voo e sucessivamente de entregas;
- Todo o trabalho de operação, manutenção da aeronave, abastecimento incluindo o Controle Técnico de Manutenção (CTM), será de responsabilidade da CONTRATADA;
- Nos serviços de manutenção aeronáutica estarão inclusos o fornecimento de peças, equipamentos, lubrificantes, consumíveis, EPIS, assinatura de banco de dados de manuais técnicos e quaisquer serviços e materiais necessários para o correto cumprimento do preconizado pelo manual do fabricante e pelos normativos aeronáuticos vigentes, tendo por objetivo manter as aeronaves da frota em plenas condições de aeronavegabilidade;
- A CONTRATADA deverá providenciar logística independente para abastecimento das aeronaves, podendo incluir caminhões tanque, com a capacidade de 10.000 litros. Todavia, o transporte de combustível para o interior da TIY somente pode ser implementado pelo modal aéreo;
- O mecânico alocado nas escalas da aeronave é o responsável direto, no limite de suas atribuições legais e regulamentares, pela realização dos serviços de manutenção necessários à preservação da disponibilidade da aeronave;
- O peso aproximado de uma cesta de alimentos (CA), para fins de cálculo, é de 23,5 Kg e 34.200 cm<sup>3</sup> de volume.
- O fretamento de asa rotativa será com custo fixo (franquia mínima) de 20% do total de horas voo por mês e preço por horas adicionais.
- A medida de fretamento de asa fixa será com custo calculado com base na hora-voo efetivamente voada.
- Será possível banco de horas na asa rotativa, com carência de utilização nos 90 (noventa) dias subsequentes.

## 7. Mobilização, Equipamentos e Logística

### DA MOBILIZAÇÃO DA AERONAVE, EQUIPAMENTOS E SUPORTE LOGÍSTICO

O início da execução dos serviços deverá ocorrer em, no máximo, 30 dias da assinatura do contrato, momento que a aeronave, equipamentos e recursos de apoio já devem ser disponibilizados para o CONTRATANTE na localidade prevista neste Estudo Técnico Preliminar.

Somente depois de ser mobilizada e disponibilizada o deslocamento da aeronave poderá ser computado como hora de voo à disposição do CONTRATANTE.

Será de responsabilidade da CONTRATADA a gestão logística de apoio à aeronave durante as operações, inclusive de abastecimento, devendo providenciar material e adotar todos os meios possíveis para evitar contaminação do solo durante as operações de abastecimento.

A CONTRATADA deverá substituir os meios de abastecimento sempre que seja constatada deterioração que comprometa o uso seguro. No que diz respeito à gestão e manutenção do combustível, a CONTRATADA assume a responsabilidade integral por todas as etapas associadas a esse componente crítico do contrato.

Isso abrange a manutenção de uma reserva estratégica de combustível em quantidade suficiente para sustentar as operações contratadas, assegurando a continuidade dos serviços mesmo diante de imprevistos ou circunstâncias adversas. Além disso, a contratada é encarregada da manutenção regular de todos os equipamentos relacionados ao armazenamento e fornecimento de combustível.

Essa manutenção deve obedecer aos padrões e normas estabelecidos pelos órgãos competentes, garantindo a segurança, eficiência e conformidade com os requisitos legais. No que concerne à responsabilidade solidária da empresa contratada na gestão da subcontratação, fica estabelecido que a contratada principal assume a responsabilidade direta pela supervisão e gerenciamento das atividades realizadas pelas empresas subcontratadas. Isso inclui a verificação regular do cumprimento das obrigações contratuais, garantindo que todas as partes envolvidas estejam em conformidade com os termos estabelecidos. A contratada principal deve assegurar a integridade operacional, o cumprimento de normativas e a qualidade global dos serviços prestados, mantendo uma supervisão diligente e proativa ao longo da vigência do contrato.

## 8. Tripulação e Pessoal de Apoio e Solo

A CONTRATADA deverá designar tripulação mínima definida no certificado de aeronavegabilidade da aeronave.

O piloto que exercerá as funções de comandante da aeronave, deverá ser devidamente habilitado segundo o que prescreve as normas e regulamentos da ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil.

A CONTRATADA deverá submeter a lista dos profissionais designados para compor a tripulação e apoio para avaliação prévia do CONTRATANTE, que poderá rejeitar, inclusive no decorrer da vigência do contrato, aqueles que julgar inadequados às operações com as aeronaves contratadas.

Nas operações, independente da região ou área em que as aeronaves realizarão missões de apoio aéreo, deverá um mecânico aeronáutico permanecer à disposição nas bases de operação.

Todas as despesas com salários, encargos trabalhistas, hospedagem, deslocamentos, alimentação do pessoal disponibilizado pela CONTRATADA para a realização das atividades de apoio aéreo e manutenção serão de sua inteira responsabilidade, inclusive o recolhimento de impostos decorrentes dessa modalidade de prestação de serviços.

Os uniformes a serem fornecidos pela CONTRATADA a seus empregados deverão ser condizentes com a atividade a ser desempenhada no órgão contratante, compreendendo peças para todas as estações climáticas do ano, sem qualquer repasse do custo para o empregado, observando o disposto nos itens abaixo.

A CONTRATADA deverá fornecer o conjunto completo de uniforme para cada empregado, devendo ser substituído, no prazo de 15 dias úteis, após comunicação escrita do CONTRATANTE, sempre que não atenderem as condições mínimas de apresentação ou desempenho.

Os uniformes dos tripulantes e pessoal de apoio envolvido nas operações de campo devem observar os regulamentos próprios, inclusive quanto ao emprego de material resistente a chamas (se aplicável), em quantidades individuais compatíveis com as escalas de trabalho fora de base e com identificação visível do nome da CONTRATADA.

### 9. Bases de Operação

As operações com a aeronave asa fixa contratada serão realizadas a partir da Cidade de Boa Vista/RR.

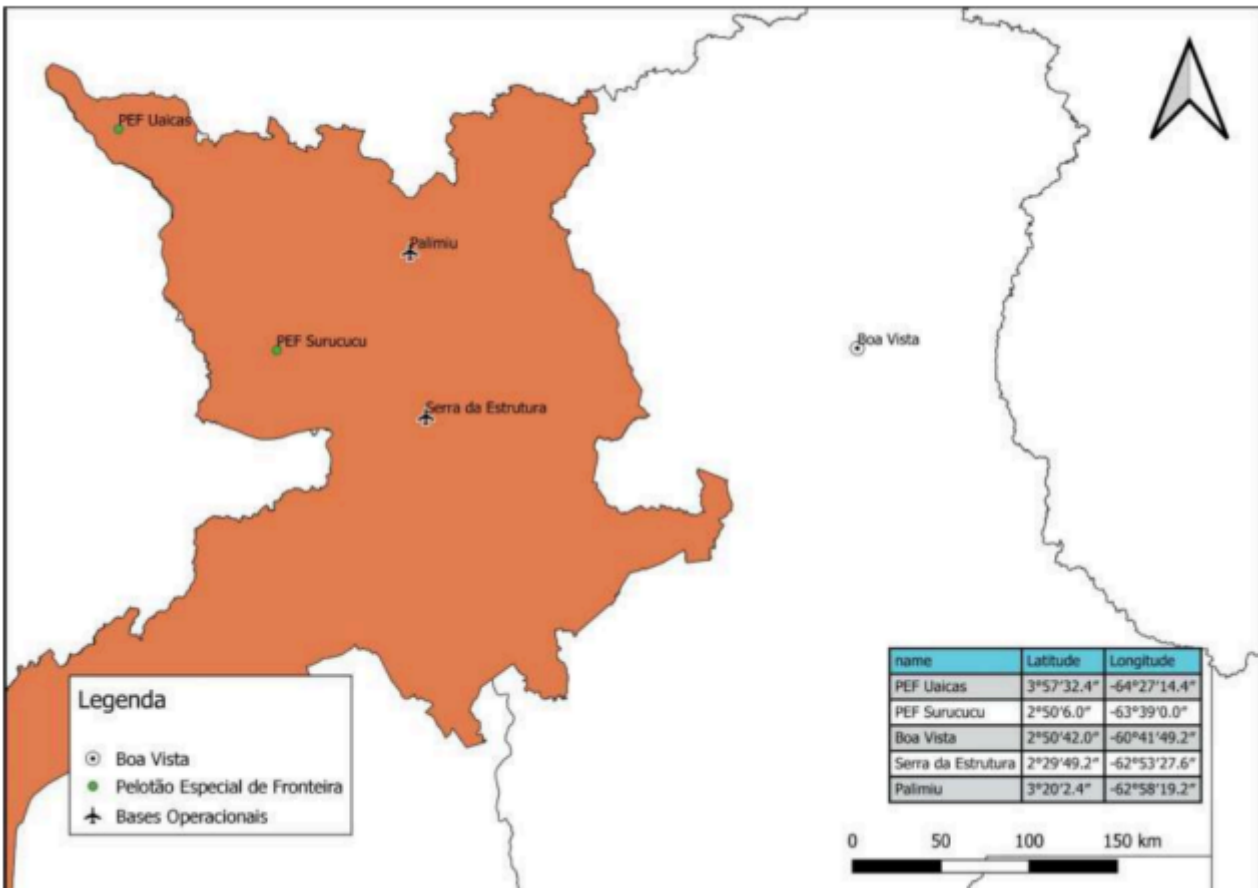
Localidade	Designativo ICAO	Altitude (m/ft)	Pavimento	Comprimento (m)
Boa Vista-RR	SBBV	84/276	Asfalto	2700
	SWPD	86/282	Asfalto	750

Os pontos de estocagem de alimento e abastecimento estão indicados abaixo, salientando que a estrutura para estocagem está inclusa nos PEF's a serem utilizados e **NÃO são de responsabilidade da contratada:**

Localidade	Designativo ICAO	Altitude (m /ft)	Pavimento	Comprimento (m)
Surucucu-RR (Estocagem e Abastecimento)	SWUQ	917/3008	Asfalto	1080
Auaris-RR (Estocagem e Abastecimento)	SWBV	760/2492	Asfalto (PCN não declarado)	1057

Frisa-se que os 128 pontos de entrega dentro do TIY serão detalhados quando do início da execução contratual. As coordenadas e os pontos detalhados em mapa são informações estritamente sigilosas e não podem ser publicizadas.

MAPA DA ÁREA DE OPERAÇÕES



## 10. Levantamento de Mercado

No intuito de identificar as soluções disponíveis no mercado, consultou-se o Painel de Preços utilizando-se como filtros de busca os seguintes critérios:

Descrição do Item: Locação de aeronave  
Código do CATSER: 14680

A consulta retornou com os resultados constantes do documento anexo aos autos sob nº 39518189, que demonstra que o presente objeto é contratado pelo Poder Público com certa frequência, e que existem fornecedores aptos a prestarem os serviços pretendidos ao governo.

Foi possível identificar cerca de 284 empresas de táxi aéreo que, em princípio, poderiam fornecer o serviço por asa fixa e/ou asa rotativa.

Ao se realizar levantamento e estudo do mercado de táxi aéreo no Brasil, a conclusão é de que a maioria das empresas ou é especializada em asa fixa ou em asa rotativa, o que, em princípio, poderia inviabilizar uma solução de contratação única. Contudo, a fim de viabilizar a gestão unificada da logística de distribuição, a equipe de planejamento da contratação apurou que as empresas de um ou outro tipo de segmento poderiam atuar mediante autorização para subcontratação da modalidade de táxi aéreo na qual não são especializadas.

Portanto, a conclusão é de que a contratação é tecnicamente viável e existe mercado potencial para suprimento da demanda a ser gerada pela presente contratação.

## 11. Descrição da solução como um todo

**Contratação de empresa capaz de fornecer solução logística da distribuição de cestas de alimentos pelo modal aéreo**, que será responsável pela inteligência logística e pela gestão dos recursos necessários à boa fluidez da cadeia de suprimentos.

A solução compreende a **coordenação, supervisão e toda inteligência logística visando a gestão da cadeia de suprimentos entre Boa Vista e as aldeias indígenas**, envolvendo o **volume de até 8.361 cestas por mês (de 23,5 kg, totalizando até 2.340,6 toneladas ao ano) e até 128 pontos de distribuição**, tendo de **compatibilizar as entregas realizadas no primeiro trecho (asa fixa) com o segundo (asa rotativa)**.

**Caberá à Funai e ao MPI o planejamento da quantidade de cestas por comunidade** e a priorização daquelas mais carentes em determinado momento, **cabendo à empresa contratada o planejamento logístico de como fazer as cestas chegarem às comunidades indicadas no menor tempo e com menor custo possível**, dentro das normas que regem a aviação de táxi aéreo na região.

Considerando os pontos de estocagem, as distâncias a serem percorridas são de aproximadamente 330 km de Boa Vista para o Pelotão Especial de Fronteira (PEF) Surucucu e 450 km de Boa Vista para o PEF Auaris, que são as maiores pistas disponíveis no território, asfaltadas e com extensão de 1 km.

Considerando que se trata de atividade emergencial com alto volume de carga, a frequência de entregas deverá ser a maior possível de acordo com a disponibilidade de aeronaves, condições meteorológicas e capacidade das pistas de pouso.

Não há transporte de itens refrigerados, sendo a carga restrita a cestas básicas e combustível. Com exceção dos transportes de combustível associado às viagens, as aeronaves devem voltar sem carga.

A empresa deverá se responsabilizar por todos os recursos necessários ao desenvolvimento do objeto, incluindo mão de obra, equipamentos, abastecimento, local de descanso e repouso da tripulação etc. Eventualmente, o alojamento disponível nos PEFs poderá ser utilizado pelo pessoal da contratada ou subcontratada, a depender da parceria e autorização do Exército, haja vista que nem a Funai nem o MPI detém governabilidade sobre esses espaços.

O espaço para armazenagem de cestas e combustível e instalação dos *plotters* nos PEFs não é de responsabilidade da contratada e será fornecido pelo Exército.

A quantidade total de horas voo a ser contratada em cada modal já reflete a quantidade de operações suficientes para distribuição de até 8.361 cestas de alimentos. Haja vista que a efetiva entrega de cestas em determinada aldeia depende de que ela esteja acessível naquele momento à aviação civil, não é possível determinar a priori quantas operações serão realizadas por mês. Nem mesmo a rota da aeronave para a distribuição é fixa. Esse cálculo é justamente um dos trabalhos que a contratada terá de realizar em conjunto com a equipe da Funai.

O que a equipe de planejamento da contratação fez foi simular a situação de determinado mês em que 100% da demanda de cestas de alimentos (8.361) pôde ser entregue, ou seja, todas as 128 aldeias previstas estarem acessíveis.

A fiscalização do contrato emitirá documento com informações para solicitação de orçamento de determinada operação de entrega de cestas. A contratada realizará estudos e cálculos logísticos e apresentará formalmente um orçamento, baseado nos preços e prazos contratados. Em sendo aceito pela fiscalização, será emitida ordem de serviço, que deverá ser assinada pelos servidores devidamente designados e aceita pela empresa.

O primeiro trecho da logística será considerado entre o aeroporto em Boa Vista-RR (SBBV) e os PEFs em Surucu (SWUQ) e Auaris (SWBV). O segundo trecho entre os PEFs e as aldeias indicadas pela Funai na ordem de serviço.

A descarga das cestas da aeronave será feita apenas no local de pouso, não havendo obrigação de deslocamento das cestas até as aldeias. Todavia, importante frisar que esta entrega tem de manter a integridade das cestas, ou seja, deverá ocorrer o pouso. Não será possível o lançamento dos alimentos com a aeronave em voo, pois os alimentos não resistiriam à queda.

Após execução das entregas, a contratada deverá reunir toda documentação prevista no Termo de Referência e contrato que comprovem a efetiva execução dos voos, tais como, entre outros, relatórios de sistema informatizado de monitoramento, diários de bordo das aeronaves e cartão de embarque ou documento com assinatura dos colaboradores responsáveis pelo despacho e recebimento de cestas, fotografias de entregas etc.

Durante os estudos técnicos, a equipe de planejamento da contratação detectou que o combustível chega a representar cerca de 45% do custo da operação e que os fornecedores de combustível de aviação não faturam mensalmente, mas sim a cada 10 ou no máximo 15 dias.

Portanto, visando ampliar a competitividade e a redução de custos para a Administração, será permitido que a empresa realize o faturamento e cobrança a cada 15 dias se assim desejar. Essa questão deverá ser estabelecida na reunião inicial de apresentação do preposto da empresa e dos fiscais e gestores do contrato.

Caso seja deliberado pelo faturamento quinzenal, as glosas serão calculadas com base no valor apurado no mês, sendo efetivado o desconto na fatura referente a segunda quinzena.

A contratada deverá primeiramente encaminhar sua medição realizada no período à fiscalização, que analisará a qualidade do serviço e cumprimento de todas regras contratuais. A fiscalização poderá solicitar correções ou esclarecimentos à contratada.

Após o aceite da medição e recebimento definitivo por parte da fiscalização, a empresa poderá emitir a nota fiscal e encaminhar ao MPI para liquidação e pagamento.

## 12. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

Conforme contido na Informação Técnica Conjunta n.º CFPE-YY e SEASE, in verbis:

*Estabeleceu-se como metodologia para definição dos quantitativos o envio de 01 cesta a cada 10 dias para um grupo de cada 5 pessoas. Nesse sentido, cada núcleo familiar receberá mensalmente 03 cestas de alimentos, haja vista o quadro gravíssimo de fome na localidade.*

*Os quantitativos e metodologia foram elaborados em parceria com lideranças indígenas locais, além de técnicos que estão frequentemente em área, da Funai e do DSEI, atualizando quantitativos e informando novas comunidades que não estavam mapeadas na época do último censo do DSEI.*

Esta metodologia chegou ao resultado de 12.292 cestas mensais, sendo que 8.361 chegariam ao território Yanomami adstrito ao estado de Roraima a partir de modal aéreo.

Considerando o peso de cada cesta na ordem de 23 kg, chega-se a um total de 95.450 kg ou **95.4 toneladas de alimentos por mês, para cada entreposto**. Evoluindo nos cálculos, chega-se a um número de 3.181 kg de alimentos por dia. Assim, necessário se faz o transporte de **3.18 toneladas de alimentos por dia, para cada um dos postos de estocagem**.

Por estarmos tratando de uma contratação de horas voo, e considerando precedentes de atuação na TIY pelas forças armadas e outros órgãos da administração pública federal, a alocação de 3.18 toneladas de alimentos por dia, em cada entreposto demandará uma média de 12 horas de voo, para aeronaves de asas fixas, para cada um dos locais de abastecimento. Segue planilha com estimativa descritiva do que se faz necessário:

Estimativa do esforço para deslocamento de cestas para os dois pontos de estocagem.			
Destinos	Viagens /dia	Tempo estimado em décimo de hora/dia	Peso total médio transportado em KG por operação
Surucucu - SWUQ	1 ou 2	12	1.500kg
Auaris - SWBV	1 ou 2	12	1.500kg

Estocados em cada um dos dois pontos 95.4 toneladas/mês (ou 3.18 toneladas/dia), segue-se ao cálculo das horas voo de asas rotativas para a entrega final dos alimentos nos 128 pontos finais. O atendimento dos pontos relacionados a cada posto de estocagem será definido conforme a logística da CONTRATADA.

Estimativa do esforço para deslocamento de cestas alimento dos pontos de estocagem para os 128 pontos.				
Origem	Destino	Viagens /dia	Tempo estimado em décimo de hora/dia	Peso total médio transportado em KG por operação
Surucucu - SWUQ	Diversos	-	12	1.000kg
Auaris - SWBV	Diversos	-	12	1.000kg

Estimativa do esforço para deslocamento de combustível para a operação de entrega de cestas de alimentos						
Asa fixa com carga paga de 1.500kg (Caravan)	Origem	Destino	Viagens /dia	Peso total médio convertido em combustível	Horas-voo mensais	
	Boa Vista - SBBV	Surucucu - SWUQ		1	1.000kg	100
		Auaris - SWBV		1	1.000kg	140
Total					240	
TOTAL DE HORAS-VOO ANUAL					2.880	

Repisa uma vez mais, que os cálculos acima exposto são estimados, não levando em consideração os imprevistos intempéries, manutenção das aeronaves, autonomia e eventualidades. As empresas poderão apresentar plano logístico que vá de frente ao cálculo apresentado.

### 13. Estimativa do Valor da Contratação

**Valor (R\$):** 223.250.126,00

Pelas razões já expostas neste documento, a contratação em tela adotará a modalidade emergencial da dispensa de licitação, tendo em vista as peculiaridades do objeto, sobretudo no que concerne à aferição do valor de referência da contratação, a equipe de planejamento considera seguro, prudente e oportuno invocar o artigo 24, da Lei nº 14.133, de 2021, e art. 12 da Instrução Normativa Seges/ME nº 73, de 2022, para definir que o custo unitário estimado da contratação possui caráter sigiloso e será tornado público apenas e imediatamente após o julgamento das propostas.

## 14. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

Pela natureza do objeto em questão, mostra-se desarrazoada a contratação parcelada. A empresa contratada fornecerá uma única solução, qual seja: o transporte de cestas básicas do atual posto onde se encontram estocadas até o destinatário final, bem como o transporte do necessário combustível para o abastecimento das aeronaves para cumprimento da operação. Não obstante a identificação de dois trechos principais no âmbito dos deslocamentos a serem realizados, com a utilização de aeronaves de asa fixa para o primeiro e de asa rotativa para o segundo, **a contratação dos itens de forma parcelada traria prejuízos ao conjunto da solução.**

Assim, a decisão da equipe de planejamento da contratação foi por não parcelar o objeto nas modalidades asa fixa e asa móvel. Desse modo, pretende-se que **a gestão logística de distribuição seja toda gerenciada por uma única empresa**, razão pela qual não houve, ao menos nesta contratação, a possibilidade de divisão em lotes, já que **a supervisão e responsabilidade pela empresa eventualmente subcontratada é do fornecedor Contratado.**

De outra maneira, caberia ao MPI e à Funai a coordenação, supervisão e toda inteligência logística visando a gestão da cadeia de suprimentos entre Boa Vista e as aldeias indígenas, envolvendo o elevado volume de até 8.361 cestas por mês e 128 pontos de distribuição, tendo de compatibilizar as entregas realizadas pelo primeiro trecho (asa fixa) com o segundo (asa rotativa).

Esse não é, definitivamente, o negócio em que MPI e Funai são especializados. **O que esses órgãos governamentais precisam mesmo é de um verdadeiro parceiro na solução logística da distribuição de cestas de alimentos**, que cuide da inteligência logística e da gestão dos recursos necessários à boa fluidez da cadeia de suprimentos **para poderem se dedicar às ações voltadas à garantia do acesso diferenciado aos direitos sociais e de cidadania aos povos indígenas, por meio do monitoramento das políticas voltadas à seguridade social e segurança alimentar.**

Nesse contexto, **cabará à Funai e ao MPI o planejamento da quantidade de cestas por comunidade** e a priorização daquelas mais carentes em determinado momento, **cabendo à empresa contratada o planejamento logístico de como fazer as cestas chegarem às comunidades indicadas no menor tempo e com menor custo possível**, dentro das normas que regem a aviação de táxi aéreo na região.

Além disso, a subdivisão em lotes poderia deixar pouco transparente e **dificultar a apuração de responsabilidades quando eventualmente ocorrerem atrasos nas entregas às comunidades indígenas. A empresa responsável pelo primeiro trecho não se responsabilizaria por gargalos que ocorrerem na distribuição do segundo trecho e vice versa.** Com um contrato só, a gestão do contrato poderá cobrar a empresa parceira, que não poderá repassar a responsabilidade para terceiros, mesmo nos casos de subcontratação, pois será de sua inteira responsabilidade a gestão de TODA a cadeia de suprimentos.

Ao realizar levantamento e estudo do mercado de táxi aéreo no Brasil, de fato a conclusão é de que a maioria ou é especializada em asa fixa ou em asa rotativa, o que, em princípio, poderia inviabilizar uma solução de contratação única. Contudo, o que a equipe de planejamento da contratação descobriu foi que **as empresas de um ou outro tipo de segmento aceitariam pegar todo o serviço com a condição de que fosse autorizada a subcontratação da modalidade de táxi aéreo na qual não são especializadas.**

Nos termos da Lei nº 14.133/21, em seu Art. 122, a subcontratação é admitida, desde que seja previamente autorizada e que não haja vedação no certame. Assim, visando à eficácia na execução do objeto contratual e considerando a complexidade das atividades envolvidas, a subcontratação será permitida para serviços específicos, garantindo a especialização necessária e a plena execução do objeto.

Adicionalmente, a jurisprudência consolidada nos tribunais pátrios reforça a legalidade e pertinência da subcontratação, ressaltando a importância da prévia autorização e transparência na gestão dos contratos administrativos. Desta forma, ao permitir a subcontratação, a Administração Pública busca otimizar recursos, fomentar a competitividade e assegurar a entrega de serviços de alta qualidade.

No entendimento de Marçal Justen Filho, em sua obra Comentários a Lei de Licitações e Contratos Administrativos, 13ª edição, o objetivo maior da obrigatoriedade do parcelamento do objeto é a **ampliação das vantagens econômicas para a Administração, na medida em que se reduzem as despesas administrativas**. Para referido autor “a possibilidade de participação de maior número de interessados não é objetivo imediato e primordial, mas via instrumento de se obter melhores ofertas (em virtude do aumento da competitividade). Logo, **a Administração não pode justificar um fracionamento que acarretar em elevação de custos através do argumento de benefício a um número maior de particulares**.” Isso implica em dizer que, embora a Lei tenha adotado como regra o parcelamento do objeto, ele somente se justifica e fundamenta quando houver viabilidade técnica e, principalmente, ganho econômico para a Administração Pública.

Nesse sentido a Decisão 348/1999, Plenário do TCU:

“Na forma do art. 23, § 1º da Lei 8666/63, deve a Administração buscar o parcelamento do objeto, com vistas a melhor aproveitar os recursos do mercado e, sobretudo, ampliar a competitividade do certame. Todavia, essa orientação exige que o parcelamento somente seja efetuado quando não resultar em perda de economia de escala. Não se pode esquecer que a licitação é procedimento administrativo que visa, entre outros aspectos, a que a Administração contrate de forma mais vantajosa possível. **Logo, não seria razoável, além de ser ilegal, que o parcelamento venha ocasionar perda economia de escala e, por via de consequência, maiores custos para a Administração Pública.**”

No mesmo sentido o Enunciado - Acórdão 2021/2020- TCU – Plenário

[Enunciado] Em contratação sob o regime de empreitada integral, admite-se a previsão de subcontratação de parte relevante do objeto licitado quando, de antemão, a Administração sabe que existem poucas empresas no mercado aptas à sua execução, devendo, em tais situações, se exigir a comprovação de capacidade técnica, relativamente a essa parte do objeto, apenas da empresa que vier a ser subcontratada.

Ressalta-se que, ao adotar a subcontratação, **a contratada deverá manter o controle e a fiscalização rigorosa sobre a execução do subcontrato**, garantindo a integralidade e o cumprimento das obrigações por todas as partes envolvidas, alinhando-se com os princípios da legalidade, eficiência e economicidade, fundamentos norteadores da atuação da Administração Pública. Assim, serão exigidos também todos os documentos e comprovações de certificados perante a Anac das aeronaves da empresa subcontratada, **mantendo a empresa contratada responsabilidade solidária quanto à veracidade das documentações, habilitações e execução dos serviços**.

Assim, **será permitida a subcontratação no percentual máximo de 60% objeto principal**. O referido percentual se baseia no seguinte raciocínio. Na eventualidade de a empresa vencedora da disputa ser especializada em asa rotativa, ela terá de subcontratar o trecho que asa fixa para transporte de cestas e combustível, sendo o trecho que consome mais horas voo. Ao estimar o percentual de subcontratação admitida, a equipe de planejamento chegou à conclusão que percentual menor poderia impedir que empresas especializadas em um ou outro tipo de táxi aéreo não participassem a disputa.

A contratação de uma única empresa possibilita, sem dúvida, a simplificação da logística de entregas, altamente complexa por sua própria natureza, ao tempo em que facilitará sobremaneira a administração do contrato, o acompanhamento e a fiscalização na realização dos serviços.

Nesse diapasão, conclui-se que o parcelamento da contratação em referência resultaria na necessidade de administração de múltiplos contratos com empresas distintas, o que acabaria por trazer maiores ônus ao serviço público. Optou-se, portanto, pela contratação em um único lote pela economia de escala e pela econômica em procedimentos para administração e fiscalização de um único contrato em detrimento de diversos contratos com diversas empresas.

Diante do exposto, **conclui-se pela viabilidade técnica e jurídica da subcontratação na presente contratação**, observando-se sempre a conformidade com a legislação pertinente e os interesses da Administração Pública.

## 15. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

Não haverá a necessidade de contratações correlatas ou interdependentes. Importante destacar que cada empresa deverá arcar com os custos de combustível a ser utilizado por estas, em suas aeronaves empregadas. Nos referimos aqui ao combustível a ser transportado até os três pontos ou entrepostos. O combustível da aeronave objeto deste instrumento fica à cargo da empresa CONTRATADA.

No ano de 2023, houve, por parte da Funai, a contratação em caráter emergencial (Contrato nº 62/2023) da empresa Voare Táxi Aéreo LTDA, para disponibilização de 2.500 horas/voo, em fevereiro de 2023. No entanto, o objetivo da contratação não era a



entrega de cestas de alimentos, mas possibilitar operações outras da Funai na Terra Indígena Yanomami. No momento desta contratação, a entrega das cestas era operada ainda pelas Forças Armadas do Brasil, com o uso de aeronaves militares.

A situação de emergência descrita neste ETP se agravou após a retirada das aeronaves militares das operações de entregas de cestas de alimentos, momento posterior ao contrato emergencial firmado entre Funai e Voare Táxe Aéreo. Assim, a situação de emergência que gerou a necessidade da contratação descrita neste ETP é de natureza distinta daquela por ocasião do contrato emergencial firmado pela Funai. Ademais, aquela contratação se tratava de 1.000 horas/voo de aeronave asa fixa de carga paga de 1.200 kg, 1.000 para aeronaves de asa fixa de carga paga de 500kg e 500 horas/voo para aeronaves de asa rotativa com carga paga de 400 kg. Esses números estão muito aquém do necessário para o atendimento da demanda explicitada neste ETP, conforme as quantidades descritas no item 11.

## **16. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento**

A demanda em questão encontra-se prevista no Plano Anual de Contratações deste Ministério referente ao ano de 2024, conforme preconiza o Art. 18, §1º, II da Lei nº 14.133/21.

## **17. Benefícios a serem alcançados com a contratação**

Entrega de até **8.361** cestas de alimento mês aos povos indígenas da TI Yanomami, além de suprir os Postos Remotos de Abastecimento - PRA's dos PEF de Surucucu e Auaris, durante o período contratado.

## **18. Providências a serem Adotadas**

A execução do objeto a ser contratado demanda a comunicação ao Ministério da Defesa no sentido da utilização das pistas de pouso dos Pelotões Especiais de Fronteira- PEF's Surucucu e Auaris, assim como a utilização de depósitos das aludidas estruturas militares, para fins de estocagem das cestas básicas de alimento.

A execução irá demandar, também, servidores e estrutura para a gestão e fiscalização do contrato. O item em questão é ponto crítico, tendo em vista a falta de servidores com conhecimento e experiência técnica no assunto.

## **19. Possíveis Impactos Ambientais**

Os critérios ambientais serão detalhados no Termo de Referência

## **20. Da Contratação Emergencial**

O procedimento sob exame objetiva a contratação dos serviços por meio de dispensa de licitação, com fulcro no artigo 75, VIII da Lei 14.133/2021 posto que se trata de situação de grave crise humanitária de conhecimento público, cujas ações de combate foram determinadas à União pelo Supremo Tribunal Federal na Ação de Descumprimento de Preceito Fundamental nº 709, sob relatoria do Ministro Luís Roberto Barroso.

Compõe o instrumental para o enfrentamento à crise o Comitê de Coordenação Nacional para Enfrentamento à Desassistência Sanitária das Populações em Território Yanomami, instituído pelo Decreto nº. 11.384, de 20 de janeiro de 2023. Houve tentativas de dar cumprimento ao Plano de Ação do Centro Operações de Emergências em Saúde Pública por Desassistência no Território Yanomami, como já citado neste documento, entretanto tais medidas não foram suficientes para aplacar as dificuldades decorrentes da operação, especialmente as dificuldades logísticas diante das peculiaridades geográficas.

Sabe-se que a contratação nestes termos só pode ocorrer quando a sua ausência for danosa e gerar prejuízos à administração, que a situação de urgência deve estar caracterizada, demonstrando-se que a delonga para a tramitação de um procedimento licitatório normal poderá acarretar danos irreparáveis.

É precisamente o caso em análise, visto que a demora do procedimento licitatório tem como consequência prática a prejudicialidade da manutenção de serviço público, à segurança alimentar dos povos Yanomami, por se tratar de reconhecida crise humanitária.

Por outro lado, a utilização do instrumento extremo de contratação emergencial por dispensa de licitação não se trata de situação fabricada ou provocada, tão pouco decorre de ausência de planejamento, isso porque os esforços de enfrentamento à crise humanitária em comento tiveram início em janeiro de 2023 e de lá pra cá todas as ações, com suas peculiaridades e dificuldades, inclusive com dimensionamento da gravidade, repretam concomitante construção de conhecimento para todas as autoridades envolvidas, diante de tamanho e inédito desafio.

## 21. Responsáveis

Todas as assinaturas eletrônicas seguem o horário oficial de Brasília e fundamentam-se no §3º do Art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).

### **PAULO TEIXEIRA DE SOUZA OLIVEIRA**

Integrante Técnico



*Assinou eletronicamente em 05/02/2024 às 16:26:15.*

### **JEFFERSON PENELLAS AMARO**

Integrante Técnico



*Assinou eletronicamente em 05/02/2024 às 16:30:47.*

### **VICTOR AMARAL COSTA**

Integrante Técnico

## 22. Declaração de Viabilidade

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

### **22.1. Justificativa da Viabilidade**

Os estudos preliminares evidenciaram que a contratação da solução descrita no item 10, ou seja, fretamento de aeronaves para a distribuição de 8.300 cestas básicas mensais durante 12 meses, mostra-se possível tecnicamente e fundamentadamente necessária. Diante do exposto, declara-se ser viável a contratação pretendida.