

EXCELENTÍSSIMO SENHOR JUIZ DE DIREITO DA VARA DAS FAZENDAS E REGISTROS PÚBLICOS DA COMARCA DE PALMAS, TO.

O MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO TOCANTINS, pelo Promotor de Justiça que esta subscreve, no exercício de suas atribuições constitucionais e legais, com fundamento nos artigos 37, *caput*, 127 e 129, inciso III, da Constituição da República Federativa do Brasil, na Lei n.º 7.347/85 (Lei da Ação Civil Pública), no Código de Processo Civil e microsistema de tutela jurisdicional coletiva, formado pelas Leis 7.347/85 e 8.078/90, vem perante Vossa Excelência ajuizar a presente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA

COM PEDIDO DE TUTELA DE URGÊNCIA,

em face do **ESTADO DO TOCANTINS**, pessoa jurídica de direito público interno, inscrito no CNPJ/MF sob o nº 01.786.029/0001-03, representado em juízo, nos termos do art. 75, inciso II, do CPC, na pessoa do Excelentíssimo Senhor Procurador-Geral, Dr. Nivair Vieira Borges, podendo ser localizado na Praça dos Girassóis, Esplanada das Secretarias, Marco Central, Palmas-TO, e

1. DA SÚMULA DA AÇÃO

A presente ação civil pública, fulcrada na Lei 7.347/84, tem por objetivo obter provimento jurisdicional que decrete a **anulação** do Procedimento Administrativo 3109010/2021, e seu respectivo Pregão Eletrônico no 44/2021/ATA-SRP, da Secretaria Executiva da Governadoria do Estado do Tocantins, cujo objeto é a contratação de empresa especializada **em fretamento de aeronaves (Táxi Aéreo), disponibilizando 03 aeronaves, (um avião a jato executivo, um helicóptero e um avião bimotor)**, por hora de voo devidamente registrado no diário de bordo das aeronaves, visando atender as necessidades do Governo do Estado do Tocantins em voos intermunicipais, interestaduais e internacionais, de acordo com as especificações e quantitativos constantes do Termo de Referência – Anexo I do Edital respectivo e, conseqüentemente, também **seja anulado e invalidado o contrato administrativo que venha a ser firmado com base em tal licitação, em razão de gravíssimos vícios do processo licitatório, evidências de prejuízo à competitividade e violação do postulado da economicidade das contratações públicas.**

2. DA LEGITIMIDADE ATIVA DO MINISTÉRIO PÚBLICO PARA A PROPOSITURA DE AÇÃO CIVIL PÚBLICA EM DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO

A legitimidade ativa do Ministério Público para a defesa do patrimônio público e social (seja na acepção material – *ressarcimento dos prejuízos pecuniários ao erário*, seja na acepção imaterial – *ofensa aos princípios constitucionais da administração pública*) é incontestada, já que tem acesso constitucional no art. 129, II e III, da Carta Magna, e artigo 5º, I, da Lei 7.347/85.

O STJ editou sobre o tema a SÚMULA 329 com o seguinte teor:

“O Ministério Público tem legitimidade para propor ação civil pública em defesa do patrimônio público.”

Portanto, certa a legitimidade ativa do Ministério Público para questionar licitação e contratação pública com evidências de ilegalidades.

3. DA LEGITIMIDADE PASSIVA AD CAUSAM DO ESTADO DO TOCANTINS

De outro lado, no caso, busca-se com a presente ação civil pública a anulação de licitação realizada pelo Estado do Tocantins para contratação de empresa especializada em fretamento de 03 aeronaves, dentre elas avião a jato executivo, um bimotor turbo hélice e um helicóptero de grande porte, e anulação/invalidação do consequente contrato administrativo que venha a ser firmado pelo ente público, ante evidências de vícios no certame e falta de economicidade das despesas com fretamento de aeronaves de alto padrão.

A licitação em questão foi autorizada pelo servidor DIVINO ALLAN SIQUEIRA, da Secretaria Executiva da Governadoria, órgão do Estado do Tocantins e às expensas do ente público estadual, sendo o edital do Pregão firmado pela pregoeira e Diretora de Licitações, MEIRE LEAL DOVIGO PEREIRA.

Assim, inequívoco que o ESTADO DO TOCANTINS é legitimado para figurar no polo passivo da presente ação civil pública anulatória dos atos administrativos que compõem o processo administrativo e licitação na modalidade pregão eletrônico em tela.

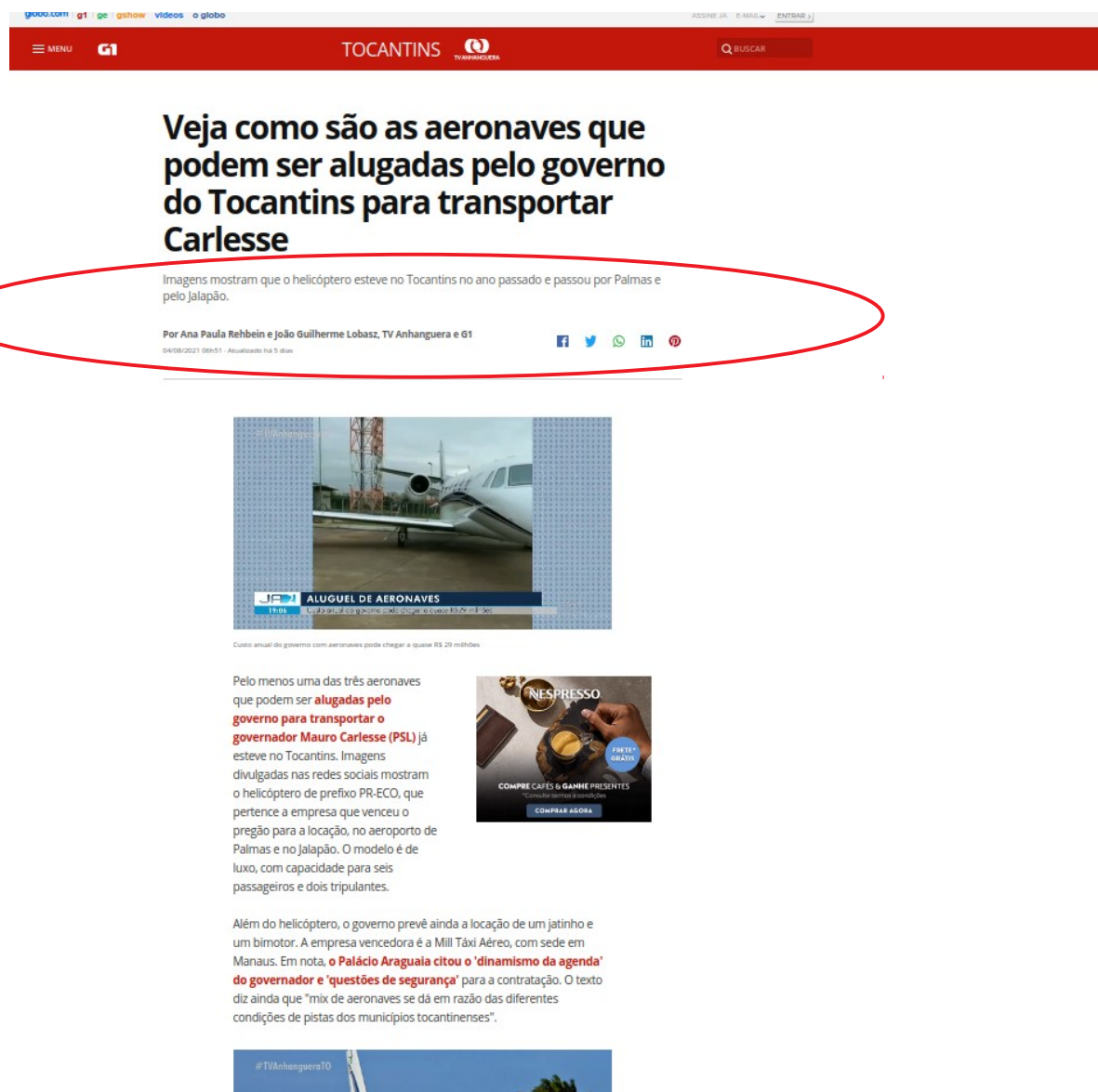
4. DOS FATOS

Chegou a conhecimento do Ministério Público, inicialmente por notícia anônima e posteriormente por ofício constante dos autos, que o Estado do Tocantins pretende **contratar fretamento de aeronaves de alto padrão, dentre eles um avião a**

jato executivo e um helicóptero para 8 pessoas, além de uma terceira aeronave (um bimotor, turbo hélice pressurizado), por valor estimado inicialmente em R\$ 32.958.000,00 (trinta e dois milhões, novecentos e cinquenta e oito mil reais).

O Ministério Público solicitou informações junto à Secretaria Executiva da Governadoria, sendo remetida cópia do processo administrativo 2021/09010/000031 em que foi realizado o Pregão Eletrônico no 44/2021, documentos esses que estão em anexos à presente.

A notícia sobre a pretensão do Estado do Tocantins de contratar fretamento de tais aeronaves também foi publicada na imprensa como no portal G1: <https://g1.globo.com/to/tocantins/noticia/2021/08/04/veja-como-sao-as-aeronaves-que-podem-ser-alugadas-pelo-governo-do-tocantins-para-transportar-carlesse.ghtml>:



globo.com g1 ge gshow videos o globo

ASSINE JA E MAIS ENTRAR

MENU G1 TOCANTINS TV ANHANGUERA Q BUSCAR

Veja como são as aeronaves que podem ser alugadas pelo governo do Tocantins para transportar Carlesse

Imagens mostram que o helicóptero esteve no Tocantins no ano passado e passou por Palmas e pelo Jalapão.

Por Ana Paula Rehbein e João Guilherme Lobasz, TV Anhanguera e G1
04/08/2021 08h51 - Atualizado há 5 dias

f t w l p

ALUGUEL DE AERONAVES
17:05

Custo anual do governo com aeronaves pode chegar a quase R\$ 29 milhões

Pelo menos uma das três aeronaves que podem ser **alugadas pelo governo para transportar o governador Mauro Carlesse (PSL)** já esteve no Tocantins. Imagens divulgadas nas redes sociais mostram o helicóptero de prefixo PR-ECO, que pertence a empresa que venceu o pregão para a locação, no aeroporto de Palmas e no Jalapão. O modelo é de luxo, com capacidade para seis passageiros e dois tripulantes.

Além do helicóptero, o governo prevê ainda a locação de um jatinho e um bimotor. A empresa vencedora é a Mill Táxi Aéreo, com sede em Manaus. Em nota, o **Palácio Araguaia citou o 'dinamismo da agenda' do governador e 'questões de segurança'** para a contratação. O texto diz ainda que "mix de aeronaves se dá em razão das diferentes condições de pistas dos municípios tocantinenses".

#TVAnhangueraTO

Sobreveio, outrossim, informação de que auditores do Tribunal de Contas do Estado do Tocantins, em procedimento de controle concomitante que é realizado, **apontaram vícios no pregão eletrônico** em questão, conforme se vê da ANÁLISE PRELIMINAR DE ACOMPANHAMENTO Nº 205/2021-CAENG, RELATÓRIO COMPLEMENTAR Nº 2/2021-CAENG, PARECER TÉCNICO Nº 204/2021-CAENG e ANÁLISE DE DEFESA No 124/2021-CAENG. As análises técnicas estão em **anexo à presente**.

Conforme apurado pelos auditores¹ do Tribunal de Contas do Estado do Tocantins e conforme constatado pelo Ministério Público do Estado do Tocantins, o Pregão Eletrônico no 44/2021, da Secretaria Executiva da Governadoria do Estado do Tocantins e seu respectivo Processo Administrativo 2021/09010/000031, para a contratação de empresa especializada **em fretamento de aeronaves (Taxi Aéreo), para 03 aeronaves, possuem vícios graves e insuperáveis, alto risco de prejuízo ao erário e objeto a ser contratado pelo Estado do Tocantins, a ser pago pelos contribuintes tocantinenses, é claramente conflitante com o ordenamento jurídico.**

Vejamos:

5. DA FLAGRANTE ILEGALIDADE DA LICITAÇÃO POR DEFICIÊNCIA NA PESQUISA DE PREÇOS E O IMINENTE RISCO DE PREJUÍZO AO ERÁRIO

Com é sabido, toda licitação pública deve ser precedida na fase interna de uma ampla pesquisa de preços.

O tema é regulado pelo art. 15, inciso V, art. 43, IV e §1º da Lei 8.666/93 e art. 3, III e 9º da Lei 10.520/2002, sendo que o Tribunal de Contas da União, tem posicionamento assentado de que a pesquisa de preços prévia à licitação deve ser ampla, com consulta ao mercado e também a preços praticados em contratações anteriores por outros órgãos públicos.

O TCU, no **ACÓRDÃO 299/2011** – PLENÁRIO, Relator JOSÉ MUCIO MONTEIRO, ao analisar um Pregão Eletrônico do INSS, decidiu:

“A pesquisa de preços é procedimento obrigatório e prévio à realização de processos de contratação pública, pois serve de base para verificação de existência de recursos orçamentários suficientes para cobrir o pagamento de tais despesas, além de servir de parâmetro objetivo para julgamento das ofertas apresentadas, conforme previsto no inciso IV, art. 43, da Lei nº 8.666/1993. 2.2. Falhas na estimativa que levem a preços subestimados podem provocar o fracasso da licitação, por falta de interessados, enquanto que preços superestimados podem levar a Administração a realizar contratações desvantajosas. 2.3. Trata-se, portanto, de ponto crítico na realização do

¹ Três Auditores de Controle Externo apontaram os vícios, embora o Conselheiro Severiano José Costandrade de Aguiar tenha deixado de conceder cautelar para suspender o pregão no âmbito do TCE.

procedimento licitatório, devendo o INSS cercar-se dos controles necessários para que sua elaboração seja a mais próxima possível da realidade do mercado. (...)

Ao analisar os autos (fls. 826/831, anexo 1, v. 3), constata-se que a estimativa de preços utilizou apenas consulta a fornecedores para a maioria dos itens, em desacordo com o art. 15, inciso V e § 1º, da Lei nº 8.666/1993 que estabelece que as compras deverão, sempre que possível, balizar-se pelos preços praticados no âmbito dos órgãos e entidades da Administração Pública e que o registro de preço deve ser precedido de ampla pesquisa de mercado. 2.10. De fato, a estimativa de preços deve considerar, além de consultas a fornecedores, outras referências igualmente importantes, tais como: contratações de outros órgãos, valores registrados no Sistema de Registro de Preços praticados no Siasg e nas atas de registro de preços da Administração Pública Federal, conforme art. 43, inciso IV, da Lei nº 8.666/1993 e item 9.1.12 do Acórdão 265/2010-TCU-Plenário.” (...)

“A principal deficiência na estimativa de preços relacionou-se à falta de amplitude na pesquisa das cotações. De fato, o INSS limitou-se, na maioria dos itens, a consultar fornecedores, sem ter estendido a pesquisa a órgãos e entidades da Administração Pública e sem ter realizado ampla pesquisa de mercado, procedimento que contraria o art. 15, inciso V e parágrafo 1º, da Lei nº 8.666/93. Como resultado, a estimativa de preço da contratação (R\$ 115.830.015,93) suplantou em muito o valor final do pregão (R\$ 52.658.579,64). Não restou configurado dano ao erário, contudo, porque a grande participação de licitantes acabou aproximando os preços da realidade de mercado. Como não há garantia de que isso volte a ocorrer em futuras licitações, cabe expedir alerta à entidade com vistas à adoção de medidas que possibilitem uma avaliação acurada dos preços dos bens e serviços de TI a serem licitados futuramente, possibilitando, com isso, a elaboração de pesquisas de preço confiáveis.”

Vários outros julgados do TCU (Acórdão 403/2013 – Plenário; Acórdão 1002/2015 – Plenário/TCU) consolidaram há muito a compreensão de que a pesquisa de preços na fase interna da licitação de ser ampla, o que é muito simples atualmente já que, por exemplo, o Ministério da Econômica disponibiliza um banco de dados *on line* - <https://paineldeprecos.planejamento.gov.br/> - com milhares de referências de outras compras públicas consumadas por diversos órgãos.

Na doutrina especializada do Professor Marçal Justen Filho também não há dúvidas:

“É indispensável verificar os preços existentes no mercado. Mas também se impõe comparar os preços praticados por entidades administrativas diversas, relativamente a produtos similares. Os diversos órgãos da Administração deverão trocar informações para evitar a prática de preços conflitantes e variados para produtos similares. Isso permitirá a detecção de distorções e imporá ao gestor de recursos públicos o dever de recusar contratação por preços superiores aos adotados por outros órgãos.” (MARÇAL JUSTEN FILHO, Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos, 16ª ed. Editora RT, p. 254)

Pois bem.

Analisando os autos do Processo Administrativo 2021/09010/000031 em que foi realizado o Pregão Eletrônico no 44/2021, em que o Estado busca contratar fretamento de aeronaves, verifica-se sem qualquer esforço que os servidores do órgão **se limitaram a enviar um e-mail para 3 empresas**, as quais apresentaram orçamentos. Dentre as empresas consultadas está exatamente a empresa Mill Taxi Aéreo.

Veja-se a reprodução das páginas do Processo Administrativo 2021/09010/000031, na fase interna do Pregão em questão:

14/04/2021 Zimbra PÁGINA 48

Zimbra **licitacao@gabgov.to.gov.br**

Solicitação de orçamento

De : Licitação - Secretária Geral
<licitacao@gabgov.to.gov.br>

Assunto : Solicitação de orçamento

Para : contato@milltaxiaereo.com,
comercial@voeirapuru.com.br,
vitorapui@yahoo.com


Qua, 14 de abr de 2021 12:52
📎 1 anexo

Prezados Senhores,

Solicito a Vossa Senhoria, orçamento para embasamento de valores de futura licitação, visando a contratação de empresa especializada em fretamento de aeronaves (táxi aéreo) por hora de voo devidamente registrado no diário de bordo das aeronaves, destinada ao atendimento das necessidades do Governo do Estado do Tocantins em voos intermunicipais, interestaduais e internacionais, de acordo com as especificações e quantitativos, conforme anexo.

Atenciosamente,

Suely Soares Fernandes
Gerência de Execução Orçamentária, Financeira e Contábil
Superintendência de Administração e Finanças
Secretaria Executiva da Governadoria
+55 63 3212-4166

 **SOLICITAÇÃO DE ORÇAMENTO - 14.04.2021.pdf**
176 KB



Uma questão de qualidade...

CP 031/2021

Para

Suely Soares Fernandes

Gerência de Execução Orçamentária, Financeira e Contábil
Governos do Estado de Tocantins

PROPOSTA DE PREÇOS

A **Apuí Táxi Aéreo Ltda.**, empresa de transporte aéreo de cargas e passageiros, homologada pela ANAC através do COA (Certificado de Operador Aéreo) de número 2018-08-6CBQ-03-01, com sede no Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, na cidade de Manaus, estado do Amazonas, apresenta a proposta de preço para a execução de serviços de locação de equipamentos para transporte aéreo conforme descrição a seguir:

Item	Descrição	Unid.	Quant	Valor Unit	Valor Total
1	Locação de aeronave tipo jato executivo, bimotor turbofan, ano de fabricação a partir de 2005, com capacidade mínima de 08 passageiros e 02 tripulantes, com combustível, para transporte estadual, interestadual e internacional na categoria TPX.	Hora de voo	50	R\$ 25.000,00	R\$ 1.250.000,00
2	Locação de aeronave tipo bimotor turbo-hélice pressurizado, ano de fabricação a partir de 2005, com capacidade mínima de 07 passageiros e 02 tripulantes, com combustível, para transporte estadual e interestadual na categoria TPX.	Hora de voo	60	R\$ 15.000,00	R\$ 900.000,00
3	Locação de aeronave tipo asa rotativa (helicóptero), monoturбина, leve, com cabine alongada, autonomia mínima de 03 (três) horas de voo, ano de fabricação a partir de 2005, com capacidade mínima de 06 passageiros e 01 tripulante, com combustível, para transporte estadual e interestadual na categoria TPX.	Hora de voo	50	R\$ 13.000,00	R\$ 650.000,00
VALOR TOTAL					R\$ 2.800.000,00

Sendo o que havia para o momento, colocamo-nos ao inteiro dispor para quaisquer esclarecimentos que se façam necessários.



Manaus, 15 de abril de 2021

Vitor César Catuzzo Marmenitini
Diretor Executivo

APUÍ TÁXI AÉREO S/A
Certificado de Operador Aéreo COA Nº 2018-08-6CBQ-03-01
Aeroporto Internacional EDUARDO GOMES TPS IIMANAUS - AM
(92) 3652-1900

Pg 1 de 1



MILL TÁXI AÉREO LTDA
CNPJ: 20.846.034/0001-09 / COA 2018-09-060DZ-03-00
Fones: (92) 3233-1000 / (92) 3090-6175 / (92) 98265-0099

AO

GOVERNO DO ESTADO DE TOCANTINS

MILL TÁXI AÉREO LTDA, estabelecida à Rua Pensador nº 115 – Adrianópolis, Manaus Am, CEP 69057-810, Telefone (92) 3090-6175, Fax (92) 3233-1000, inscrita no C.N.P.J. sob n.º 20.846.034/0001-09, e Inscrição Municipal n.º 22036601, vem apresentar sua proposta de preços a esta secretaria levando em consideração a legislação aplicável e todas as condições estabelecidas no Edital e em seus anexos.

ITEM	ESPECIFICAÇÕES	UNID	QTDE HORAS POR MÊS	VALOR HORA	VALOR MENSAL
01	Locação de aeronave tipo jato executivo, bimotor turbofan, ano de fabricacao a partir de 2005, com capacidade mínima de 08 passageiros, 02 tripulantes, com combustível, 02 pilotos, para transporte estadual, interestadual e internacional na categoria tpx.	Hora	50	R\$ 24.590,00 (Vinte e quatro mil quinhentos e noventa reais)	R\$ 1.229.500,00 (Hum milhão duzentos e vinte e nove mil e quinhentos reais)
02	Locação de aeronave tipo bimotor, turbo-hélice, pressurizado, ano de fabricacao a partir de 2005, com capacidade mínima para 07 passageiros, 02 tripulantes, com combustível, 02 pilotos, para transporte estadual e interestadual na categoria tpx.	Hora	60	R\$ 14.500,00 (Quatorze mil e quinhentos reais)	R\$ 870.000,00 (Oitocentos e setenta mil reais)
03	Locação de aeronave tipo asa rotativa (helicóptero), monoturбина, leve com cabine alongada, autonomia mínima de 03 (três) horas de voo, ano de fabricacao a partir de 2005, capacidade mínima de 06 passageiros,	Hora	50	R\$ 12.400,00 (Doze mil e quatrocentos reais)	R\$ 620.000,00 (Seiscentos e vinte mil reais)

Rua Pensador, Nº 115 – Bairro Adrianópolis – CEP: 69.057-810 – Manaus/AM



MILL TÁXI AÉREO LTDA
CNPJ: 20.846.034/0001-09 / COA 2018-09-060DZ-03-00
Fones: (92) 3233-1000 / (92) 3090-6175 / (92) 98265-0099

01 tripulante, com combustível e com piloto, para transporte estadual e interestadual, na categoria tpx.					
--	--	--	--	--	--

DECLARAÇÃO: Declaramos que o prazo de validade da proposta será de 90 (noventa) dias.

DADOS DO RESPONSÁVEL: Ivair Ferreira portador do RG 4212577-6 SSP/PR inscrito no CPF: 484.320.919-87

DADOS BANCARIOS:
CODIGO DO BANCO: 237 (BRADESCO)
CODIGO DA AGENCIA: 3726-5 (Boulevard)
CONTA CORRENTE: 0170000-6

Manaus Am, 16 de Abril de 2.021.

MILL TÁXI AÉREO LTDA
IVAIR FERREIRA
SOCIO – ADMINISTRADOR

Rua Pensador, Nº 115 – Bairro Adrianópolis – CEP: 69.057-810 – Manaus/AM



Fortaleza, 20 de Abril de 2021.

Ao
GOVERNO DO ESTADO DE TOCANTINS
Secretaria Executiva da Governadoria
NESTA

Ref.: **PROPOSTA COMERCIAL**

Prezados Senhores,

A **TERRAL AÉREO LTDA.**, empresa sediada em Fortaleza-CE, desde 1996, estabelecida no Aeroporto Pinto Martins – Terminal de Aviação Geral, CNPJ: 01.274.847/0001-27, explorando atividades de táxi aéreo e locação de aeronaves com tripulação, tendo desempenhado durante todo esse tempo tarefas especializadas, dentro dos padrões e normas técnicas, obedecendo ao rigor dos órgãos governamentais responsáveis pela segurança do transporte aéreo, conforme Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo, CHETA nº 2007-07-2HP-02-02, emitido pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, vem através desta, apresentar nossa proposta de preço.

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DA AERONAVE:

ITEM	ESPECIFICAÇÕES	QUANTIDADE HORAS	VALOR UNIT. (R\$)	VALOR TOTAL (R\$)
01	Locação de aeronave tipo jato executivo, bimotor turbofan, ano de fabricação a partir de 2005, com capacidade mínima de 08 passageiros, 02 tripulantes, com combustível, 02 pilotos, para transporte estadual, interestadual e internacional na categoria tpx.	50	R\$ 25.000,00	R\$ 1.250.000,00
02	Locação de aeronave, tipo bimotor, turbo-hélice, pressurizado, ano de fabricação a partir de 2005, com capacidade mínima para 07 passageiros, 02 tripulantes com combustível, 02 pilotos, com transporte estadual e interestadual na categoria tpx.	60	R\$ 14.500,00	R\$ 870.000,00
03	Locação de aeronave tipo asa rotativa (helicóptero), monoturбина, leve com cabine alongada, autonomia mínima de 03 (três) horas de voo, ano de fabricação a partir de 2005, com capacidade mínima de 06 passageiros, 01 tripulante, com combustível e com piloto, para transporte estadual e interestadual, na categoria tpx.	50	R\$ 12.000,00	R\$ 600.000,00

- **VALOR GLOBAL: 2.720.000,00 (DOIS MILHÕES, SETECENTOS E VINTE MIL REAIS)**

A presente proposta é válida por 70 (setenta) dias, contados da abertura das propostas.

Sem mais para o momento, colocamo-nos disposição de V. Sa., para quaisquer esclarecimentos que se façam necessários.

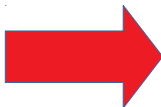
Atenciosamente,



JOSE DILSON PESSÔA ARAÚJO FILHO
DIRETOR

TERRAL TÁXI AÉREO LTDA.

Praça Brigadeiro Eduardo Gomes, S/N
Aeroporto Pinto Martins – TAG / Hangar 06/ Fortaleza – CE
Tel. (85) 3272 5511



Assim, resta comprovado que os servidores do ESTADO DO TOCANTINS, apesar da magnitude da licitação em questão, que visava contratação de fretamento de aviões a jato executivo, bimotor e até helicóptero simplesmente **não** realizaram um levantamento minimamente razoável, **satisfazendo-se com 3 orçamentos, sendo 02 empresas do Amazonas e 01 do Ceará. Ora porque não realizar uma pesquisa de preços ampla, com empresas de grandes centros, como São Paulo, Rio de Janeiro, e Belo Horizonte, onde é sabido que existem as maiores frentes de aeronaves do Brasil??????**

Após, nos servidores do Estado fizeram uma planilha de excel/ com as contações chegando-se assim a estimativa de nada menos que R\$ 32.958.000,00. Veja-se a íntegra do Processo Administrativo questionado em anexo à presente.

Ora, **inadmissível** que não tenha havido uma pesquisa de mercado séria, ampla, em empresas de todo o Brasil e nos bancos de dados públicos de contratações de outros entes, o que evidentemente tornou a prejudicou a profunda ponderação dos valores dos lances e colocando em risco o erário já que se abre espaço para a contratação por valores maiores que os praticados por outros órgãos públicos.

Portanto, somente por esse desnudado vício, a licitação em questão já deve ser anulada e o contrato subsequente invalidado, sob pena o Poder Judiciário compactuar com verdadeiro menoscabo a coisa pública.

Mas os vícios sobre o certame em questão são ainda maiores.

6. DA EXISTÊNCIA DE ESPECIFICAÇÕES RESTRITIVAS E INFUNDADAS PARA AS AERONAVES e DO PREJUÍZO A AMPLA CONCORRÊNCIA

Além do gravíssimo desrespeito ao dever de ampla pesquisa de preços conforme apontado no item acima, o edital do Pregão Eletrônico 44/2021, assinado pela pregoeira Meire Leal Dovigo Pereira os anexos ao dito edital, notadamente o ANEXO I - Termo de Referência, estabeleceram especificações que teriam sido sugeridas por um servidor comissionado de nome Alonso Rodrigues Moura, que **restringiram indevidamente a concorrência** e tornaram a contratação de aeronaves ainda mais onerosa para o erário tocantinense.

De fato, o ANEXO I prevê as seguintes exigências das aeronaves a serem disponibilizadas pela empresa vencedora (**grifos colocados**):

“3.1 Aeronave tipo jato executivo, bimotor turbofan, ano de fabricação **a partir de 2005**, com capacidade mínima de 08 passageiros, 02 tripulantes, com combustível, 02 pilotos, para transporte estadual,

interestadual e internacional na categoria tpx.

3.1.1 Requisitos Mínimos:

3.1.1.1 Capacidade mínima de operação em pistas preparadas (com cobertura asfáltica adequada) de 1.500 (mil e quinhentos)

metros de comprimento, altitude entre o nível do mar e 100 ft p s de altitude, em seu peso máximo de decolagem e pouso

3.1.1.2 Duplo sistema de gerenciamento de voo (FMS) ou equivalente;

3.1.1.3 Bagageiro com no mínimo 2 (dois) metros cúbicos

3.1.1.4 Altura mínima interna (corredor) da Aeronave 1,70 cm

3.1.1.5 Sistema de GPS;

3.1.1.6 Homologada para voos, internacionais (ADSB OUT);

3.1.1.7 Autonomia mínima de 5 (cinco) horas de voo;

3.1.1.8 Velocidade Mínima de cruzeiro 740 Km/h.

3.1.1.9 A Aeronave deve possuir ano de fabricação a partir de 2005 e estar com todas as manutenções preventivas, preditivas e corretivas em dia, conforme orientação e plano de manutenção do fabricante, em oficina homologada.

3.1.1.10 O serviço a ser considerado para pagamento mensal será de no mínimo 40 (quarenta) horas mensais, pela disponibilidade total da aeronave;

3.2. Aeronave tipo bimotor, turbo-hélice, pressurizado, ano de fabricação a partir de 2005, com capacidade mínima para 07 passageiros, 02 tripulantes, com combustível, 02 pilotos, para transporte estadual e interestadual na categoria tpx.

3.2.1 Requisitos Mínimos:

3.2.1.1.1 Capacidade para operação em pistas não pavimentadas;

3.2.1.1.2 Autonomia mínima para 5 Horas de Voo;

3.2.1.1.3 Velocidade mínima de cruzeiro 500 Km/h;

3.2.1.1.4 Sistema de GPS;

3.2.1.1.5 Homologada para voos VFR e IFR;

3.2.1.1.6 A Aeronave deve possuir ano de fabricação a partir de 2005 e estar com todas as manutenções preventivas, preditivas e corretivas em dia, conforme orientação e plano de manutenção do fabricante, em oficina homologada;

3.2.1.1.7 O serviço a ser considerado para pagamento mensal será de no mínimo 40 (quarenta) horas mensais, pela disponibilidade total da aeronave.

3.3 Aeronave tipo asa rotativa (helicóptero), monoturbina, leve com cabine alongada, autonomia mínima de 03 (três) horas de voo, ano de fabricação a partir de 2005, capacidade mínima de 06 passageiros, 01 tripulante, com combustível e com piloto, para transporte estadual e interestadual, na categoria tpx.

3.3.1 Requisitos Mínimos:

3.3.1.1.1 A Aeronave tem que possuir velocidade de cruzeiro de no mínimo 200 km/hora, ter autonomia mínima de 03(três) horas e todos os outros instrumentos obrigatórios pelo Órgão de Controle em perfeito estado de funcionamento;

3.3.1.1.2 Sistema de Comunicação Interno embarcado (Fone de ouvido com microfone) para todos os passageiros e tripulantes;

3.3.1.1.3 Aeronave Homologado para Voos VFR Diurno e Noturno;

3.3.1.1.4 A Aeronave deve possuir ano de fabricação a partir de 2005 e estar com todas as manutenções preventivas, preditivas e corretivas em dia, conforme orientação e plano de manutenção do fabricante, em oficina homologada;

3.3.1.2 O serviço a ser considerado para pagamento mensal, será de no mínimo 40 (quarenta) horas mensais, pela

disponibilidade total da aeronave.”

O Edital do Pregão e o Anexo do Termo de referência acima reproduzidos estão na íntegra em anexo à presente ação.

Os técnicos do Tribunal de Contas, em análises ao edital e ao dito termo de referência, apontaram que **houve restrição à competitividade na licitação** pelas exigências contidas no termo de referência em relação às características das aeronaves.

Veja-se o foi apontado pelos auditores de controle externo do Tribunal de Contas do Estado do Tocantins:

“7.1.7. Ratifica-se que as especificações impostas no Edital e seus anexos, do Pregão Eletrônico no 44/2021, para o fretamento das 03 (três) aeronaves, ocasiona um potencial restritivo do certame, o que comprometerá a ampla concorrência e escolha da proposta mais vantajosa.

7.1.8. Neste sentido, a imposição do ano de fabricação das aeronaves a partir de 2005, bem como exigência de uma altura interna mínima de 1,70m para corredor do jato executivo são evidências claras da restrição do caráter competitivo do certame, o que promoverá indubitavelmente o direcionamento para um número reduzido de empresas participantes, em descumprimento do art. 3º, § 1º, inciso I, da Lei no 8.666/93, abaixo transcrito:

Art. 3º A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia e a selecionar a proposta mais vantajosa para a Administração e será processada e julgada em estrita conformidade com os princípios básicos da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da igualdade, da publicidade, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos.

(negritamos)

§ 1º É vedado aos agentes públicos:

I - admitir, prever, incluir ou tolerar, nos atos de convocação, cláusulas ou condições que comprometam, restrinjam ou frustrem o seu caráter competitivo e estabeleçam preferências ou distinções em razão da naturalidade, da sede ou domicílio dos licitantes ou de qualquer outra circunstância impertinente ou irrelevante para o específico objeto do contrato; (negritamos)

7.1.9. Destarte, a imposição de aeronaves, consideradas de alto padrão, vem de encontro à realidade financeira do Estado do Tocantins, em especial neste período crítico de pandemia, onde os esforços deveriam estar sendo concentrados em salvar vidas e atender as necessidades básicas da população, como saúde, educação e segurança pública.”
(trecho do PARECER TÉCNICO Nº 204/2021-CAENG – EM ANEXO)

Realmente, como bem apontaram os auditores do TCE, a imposição de exigências totalmente injustificáveis como uma altura mínima no corredor do jato executivo, de 1,70m, são totalmente **fora da razoabilidade e restringem seriamente a concorrência**, já que, evidentemente, tal característica pode variar em modelos e marcas de aeronaves, não se compreendendo porque outros aviões a jato que estejam em mercado aeronáutico brasileiro e que tenham uma altura menor de corredor não seriam suficientes para uma contratação de serviços de de jato executivo para ser paga com o dinheiro do contribuinte tocantinense, para uso da administração pública.

Tal exigência restritiva bem apontada pelos auditores do TCE, que numa primeira visão poderia soar como trivial, é muito comprometedora.

Isso porque uma enorme quantidade de aviões a jatos executivos do Brasil tem altura inferior a essa.

Uma breve pesquisa sobre tal simplória característica de uma aeronave a jato executiva, bem revela o absurdo essa exigência desarrazoada.

Realmente, conforme publicação do ano de 2019 no veículo UOL ECONOMIA, o avião a jato executivo mais usado no Brasil é o Phenom 100, da Embraer, com 86 unidades registradas, sendo que tal avião conforme a reportagem tem cabine com altura **de 1,5m²**.

Já o **Phenom 300**, também da Embraer, conforme publicação do site oficial desse conceituada empresa nesse ano de 2021, é o jato executivo **mais vendido no mundo³** e com mais vendido no Brasil tem sua cabine com altura, também, de **1,5m⁴**.

Ora Excelência! Inadmissível que a licitação para a contratação de fretamento de um avião a jato pelo Estado do Tocantins, que já é por si deveras onerosa, restrinja a concorrência de modo a impedir o fornecimento dos principais aviões a jato executivo mais vendidos no Brasil, da fabricante EMBRAER.

Claro, pois, o vício no edital de licitação/termo de referência com bem apontado pelos técnicos do Tribunal de Contas.

Mas não é só.

Outrossim, como apontado pelos técnicos do TCE, o termo de referência exige, também, que as aeronaves fornecidas tenham sido fabricadas a partir de **2005**.

Entretanto, é sabido que essa espécie de máquina – aeronaves - é de

² <https://economia.uol.com.br/todos-a-bordo/2019/11/03/jato-executivo-da-embraer-e-o-mais-popular-no-brasil-com-86-avioes-conheca.htm>

³ <https://embraer.com/br/pt/noticias?slug=1206835-phenom-300-da-embraer-se-torna-o-jato-leve-mais-vendido-do-mundo-pelo-nono-ano-consecutivo-e-o-jato-bimotor-mais-entregue-em-2020>

⁴ <https://www.lideraviacao.com.br/pt-br/phenom-300>

alta durabilidade e segurança, mesmo com décadas de uso, sendo que milhares de consumidores por todo o mundo se utilizam atualmente de aviões com fabricação bem mais antiga.

Uma simplória busca em site oficial da ANAC e publicações especializadas permite verificar que esse critério utilizado no edital é, também, claramente descabido.

A frota de aviões da DELTA AIR LINES, por exemplo, conforme publicação especializada é de, em média **17 anos** de idade, tendo aviões de até **25,9 anos** de idade⁵, conforme publicação especializada.

A empresa GOL possui 23 aviões com idade média de **16 anos**⁶, sendo que existem aeronaves em plena utilização fabricadas, por exemplo, em **1998**, qual seja o BOEING 737, matrícula PR-GOW, ou o BOEING 737, PR-GOR, fabricado em 2002, ou o BOEING 737, PR-VBX, fabricado no ano **2000**.

A empresa AZUL Linhas Aéreas por exemplo, apesar de ter frota relativamente mais nova, utiliza normalmente aviões A330 fabricado em **2003**, o de matrícula PR-AIT ou o A 330, PR-AIU, também fabricado em **2002**.

Sobre tal tema, o Ministério Público de Goiás, em ação civil pública sobre caso semelhante (**vide anexo**), pela nobre Promotora de Justiça Marlene Nunes Freitas Bueno, citando Parecer do Ministério Público de Contas de Rondônia sobre exigência de aeronave ter menos de 30 anos de fabricação, escreveu:

“A data de fabricação da aeronave não importa em exigência relevante para o processo licitatório. Isso porque exige-se apenas que a aeronave possua Certificado de Aeronavegabilidade vigente. A renovação desse Certificado é condicionada a inspeções e manutenções periódicas obrigatórias rigorosamente fiscalizadas pela ANAC. Disso decorre que, caso a Agência entenda que a aeronave não possa ser mais utilizada, inclusive por motivo da data de sua fabricação, ela deixa de ser aeronavegável.

Não há outra inteligência senão a de que o Certificado de Aeronavegabilidade supre qualquer exigência concernente ao tempo de existência da aeronave. Implica ainda dizer que, se ela é aeronavegável, não importam quaisquer outros critérios impostos pelo licitante, já que não serão condição sine qua non para a realização dos serviços contratados. Esse fato demonstra serem as exigências do Edital, mais uma vez, discriminantes.

Observemos excerto do Parecer nº 546/2011 constante no Processo nº 3612/2011 de lavra do Ministério Público de Contas junto ao Tribunal de Contas do Estado de Rondônia:

*d) Limitação temporal de uso de aeronave (30 ANOS)
A denúncia questionou a legalidade da exigência constante no item 2.8 do Edital combinado com a alínea ‘g’ (item 7 do Termo de Referência – fl.129): comprovação de uso de aeronave não superior a 30 anos. Nesta perspectiva, com base nas informações coletadas nas regulamentações da Agência Nacional da Aviação Civil – ANAC (RBHA nº 91; 121 e 135), tecnicamente não há*

⁵ https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/idade-media-da-frota-de-jatos-comerciais-dos-eua_3595.html

⁶ <https://www.aeroin.net/qual-a-frota-das-empresas-aereas-brasileiras-no-dia-1o-de-janeiro-de-2020/>

limitação temporal para o uso de uma aeronave. Diferentemente dos veículos terrestres, as aeronaves, por possuírem inúmeras peculiaridades, estão submetidas à regulamentação própria (Código Brasileiro de Aeronáutica e demais atos normativos (15)).

A título de exemplo, a Resolução nº 144/ANAC, de 17 de março de 2010, dispõe sobre a aprovação do RBAC nº 26, relacionada à segurança dos aviões envelhecidos (dados de tolerância ao dano para reparos e alterações), sendo aplicáveis aos modelos de aviões categoria transporte, equipados com motor a turbina, certificados após 1º de janeiro de 1958 (16).

Observa-se, também, que as aeronaves estão submetidas à avaliação e inspeção periódica de manutenção (IAM), sendo obrigatório o cumprimento dos tempos entre revisões gerais – TBO (time between overhaul) para garantir a operação segura dos motores, no caso de constar nas limitações de aeronavegabilidade (17).

Essas limitações de aeronavegabilidade definem os tempos para substituição de componentes, os intervalos de inspeção e os procedimentos específicos estabelecidos como obrigatórios durante o processo de certificação do motor. Elas são aprovadas pela Autoridade Aeronáutica e são identificadas como tal no Manual de Manutenção ou das Instruções para Aeronavegabilidade Continuada emitido pelo fabricante (18).

No mesmo sentido, o RBHA nº 91 apresenta um rol de requisitos de equipamentos, instrumentos e certificados de observância obrigatória, levando em consideração o ano de fabricação (19), até porque, cada componente da aeronave possui durabilidade e validade autônoma (Ex: motor; fuselagem, hélice e instrumentos de voo, etc.).

Desse modo, não caberá apreciação subjetiva da confiabilidade do aparelho aeronáutico com base em conhecimentos empíricos, mas sim baseado em avaliação de profissionais do setor e atestado por órgãos oficiais de fiscalização.

Diante do exposto, corroborando o entendimento do Corpo Instrutivo e as alegações da denúncia, é salutar que a limitação temporal de 30 anos de uso da aeronave não encontra respaldo legal ou técnico, comportando a exclusão da alínea “g”, item 7, do Termo de Referência, sob pena de restringir a competitividade do certame.

(15) Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica - RBHA; Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC; Instrução de Aviação Civil – IAC, dentre outros.

(16) Disponível em: <http://www2.anac.gov.br/transparencia/pdf>. Acesso: 21.11.2011.

(17) O TBO será obrigatório se constar das limitações de aeronavegabilidade, ou se for tornado mandatário por regulamento ou diretriz de aeronavegabilidade. Nos demais casos, o TBO é uma recomendação do fabricante e, portanto, de cumprimento facultativo. O TBO é específico por modelo de motor; e os tempos de revisão recomendados são normalmente identificados em Manuais de Manutenção, Boletins ou Cartas de Serviço do fabricante do motor. (Disponível em: <http://www.anac.gov.br/FAQ.aspxcategorias=0&palavraChave=tbo>. Acesso: 21.11.2011).

(18) Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR. Disponível em: http://www.anac.gov.br/FAQ.aspx?slCD_ORIGEM=47.

(19) A data de fabricação de um avião é a data na qual os registros de inspeção de fabricação mostram que o avião foi considerado terminado e conforme com o projeto de tipo aprovado (RBHA 91 – 91.205 – item 16). [g.n]

“Destarte, é possível inferir do parecer supracitado que o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 26, aprovado pela Resolução nº 144 da ANAC, dispõe sobre a segurança dos aviões categoria transporte envelhecidos.

A operação segura das aeronaves, e conseqüente aeronavegabilidade, está submetida à avaliação e à inspeção periódica de manutenção, assim como ao cumprimento dos tempos entre revisões gerais. Essas verificações são realizadas periodicamente.

No que tange aos requisitos de equipamentos, instrumentos e certificados de observância obrigatória, o rol está elencado no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 91. Não se encontra nesse RBAC qualquer dispositivo que estabeleça tempo máximo para uso da aeronave – ou mesmo tempo máximo para uso seguro da mesma – eis que cada componente do veículo de navegação possui validade e durabilidade autônomas.

Significa dizer que qualquer apreciação de tempo de uso da aeronave importa em análise subjetiva da confiabilidade do veículo, baseado em conhecimentos não científicos. Essa certificação cabe apenas aos profissionais do setor e deve ser atestada pelos órgãos oficiais de fiscalização.”

A imposição do termo de referência da data do ano de 2005 não foi satisfatoriamente justificada, **não tem base técnica e também fere a ampla concorrência.**

Em suma: essa exigência editalícia assim também restringiu a concorrência e **onerou os cofres públicos de modo injustificável.**

O ordenamento pátrio refuta tais práticas. A Lei do Pregão, Lei 10.520/2002 prevê:

Art. 3º A fase preparatória do pregão observará o seguinte:

(...)

II - a definição do objeto deverá ser precisa, suficiente e clara, **vedadas especificações que, por excessivas, irrelevantes ou desnecessárias, limitem a competição;**

Na jurisprudência também não se tem dúvidas:

ADMINISTRATIVO. AÇÃO POPULAR. PROCEDIMENTO LICITATÓRIO. DESOBEDIÊNCIA AOS DITAMES LEGAIS. CONTRATO DE QUANTIA VULTOSA. DESIGNAÇÃO DA MODALIDADE TOMADA DE PREÇOS NO LUGAR DE CONCORRÊNCIA PÚBLICA. INSERÇÃO NO EDITAL DE CLÁUSULAS RESTRITIVAS DO CARÁTER COMPETITIVO DO CERTAME E ESTABELECIMENTO DE CLÁUSULAS QUE PERMITIRAM PREFERÊNCIAS E DISTINÇÕES INJUSTIFICADAS. DESVIRTUAMENTO DO PRINCÍPIO DA IGUALDADE ENTRE OS LICITANTES. OFENSA AOS PRINCÍPIOS DA LEGALIDADE E MORALIDADE ADMINISTRATIVAS. LESÃO AO ERÁRIO PÚBLICO CONFIGURADA. NULIDADE. PRESERVAÇÃO DO POSICIONAMENTO DO JULGADO DE SEGUNDO GRAU. 1. O que deve inspirar o administrador público é a vontade de fazer justiça para os cidadãos sendo eficiente para com a própria administração, e não o de beneficiar-se. O cumprimento do princípio da moralidade, além de se constituir um dever do administrador, apresenta-se como um direito subjetivo de cada administrado. Não satisfaz às aspirações da Nação a atuação do Estado de modo compatível apenas com a mera ordem legal, exige-se muito

mais: necessário se toma que a administração da coisa pública obedeça a determinados princípios que conduzam à valorização da dignidade humana, ao respeito à cidadania e à construção de uma sociedade justa e solidária. 2. A elevação da dignidade do princípio da moralidade administrativa a nível constitucional, embora desnecessária, porque no fundo o Estado possui uma só personalidade, que é a moral, consubstancia uma conquista da Nação que, incessantemente, por todos os seus segmentos, estava a exigir uma providência mais eficaz contra a prática de atos administrativos violadores desse princípio. 3. A ação popular protege interesses não só de ordem patrimonial como, também, de ordem moral e cívica. O móvel, pois, da ação popular não é apenas restabelecer a legalidade, mas também punir ou reprimir a imoralidade administrativa. Nesse duplo fim vemos a virtude desse singular meio jurisdicional, de evidente valor educativo (Rafael Bielsa, A Ação Popular e o Poder Discricionário da Administração, RDA 38/40). 4. As alegativas de afronta ao teor do parágrafo único do art. 49 do DL 2.300/86 e do parágrafo único do art. 59 da Lei 8.666/93 não merecem vingar. A nulidade da licitação ou do contrato só não poderia ser oposta aos recorrentes se agissem impulsionados pela boa-fé. No caso, vislumbra-se que houve concorrência dos mesmos, pelas condutas descritas, para a concretização do ato de forma viciada, ou seja, com o seu conhecimento. Há de ser prontamente rechaçada a invocação de que a Administração se beneficiou dos serviços prestados, porquanto tornou públicos os atos oficiais do Município no período da contratação, de modo a não se permitir a perpetração do enriquecimento ilícito. A indenização pelos serviços realizados pressupõe tenha o contratante agido de boa-fé, o que não ocorreu na hipótese. Os recorrentes não são terceiros de boa-fé, pois participaram do ato, beneficiando-se de sua irregularidade. O que deve ser preservado é o interesse de terceiros que de qualquer modo se vincularam ou contrataram com a Administração em razão do serviço prestado. 5. O dever da Administração Pública em indenizar o contratado só se verifica na hipótese em que este não tenha concorrido para os prejuízos provocados. O princípio da proibição do enriquecimento ilícito tem suas raízes na equidade e na moralidade, não podendo ser invocado por quem celebrou contrato com a Administração violando o princípio da moralidade, agindo com comprovada má-fé. 6. Recursos especiais improvidos. (REsp 579.541/SP, Rel. Ministro JOSÉ DELGADO, PRIMEIRA TURMA, julgado em 17/02/2004, DJ 19/04/2004, p. 165)

Portanto, evidente a existência de cláusulas restritivas ilegais no edital e termo de referência do Pregão Presencial em questão, ocorrendo ilegalidade flagrante nos termos do art. 3º, § 1º, I da Lei 8666/93 e art. 9º, I, a, da Nova Lei de Licitações.

Mas não é só.

7. DA EXISTÊNCIA DE OUTRAS EVIDÊNCIAS DE DIRECIONAMENTO DA LICITAÇÃO

Conforme acima apontado, a pesquisa de preços foi realizada somente com 3 empresas, sendo 2 do Amazonas e 1 do Ceará.

Uma das empresas consultadas na fase interna foi exatamente uma empresa que no dia do Pregão ofereceu os menores valores.

Trata-se da empresa **Mill Táxi Aéreo Ltda.** CNPJ 20.846.034/0001-09.

Na proposta dessa empresa, já no dia do julgamento, verifica-se que foi oferecido um Jato Executivo marca CESSNA, modelo 560XLS, e que a empresa na proposta declarou que esse avião tem **1,72** de altura no corredor (**ou seja exatamente 2cm a mais que o exigido no edital**).

A mesma empresa, ofertou também seu helicóptero EUROCOPTER FRANCE, cujo ano de fabricação é exatamente o ano de **2005**.

Não bastasse, a empresa Mill também ofereceu também o menor lance para a terceira aeronave, ou seja, o bimotor turbo-hélice. O ano de fabricação desse avião também é exatamente o ano de **2005**.

Veja-se a reprodução das propostas da empresa Mill no dia do julgamento do Pregão Eletrônico:



MILL TÁXI AÉREO LTDA
CNPJ: 20.846.034/0001-09 / COA 2018-09-060DZ-03-00
Fones: (92) 3233-1000 / (92) 3090-6175 / (92) 98265-0099

AO

GOVERNO DO ESTADO DE TOCANTINS

SUPERINTENDÊNCIA DE COMPRAS E CENTRAL DE LICITAÇÃO

REF.: PREGÃO ELETRÔNICO N.º 044/2021.

Em referência ao PREGÃO ELETRÔNICO N.º 044/2021, a firma MILL TÁXI AÉREO LTDA, estabelecida à Rua Pensador nº 115 – Adrianópolis, Manaus – Am, CEP 69057-810, Telefone (92) 3090-6175, Fax (92) 3233-1000 Email: contato@milltaxi.com, inscrita no C.N.P.J. sob n.º 20.846.034/0001-09, e Inscrição Municipal n.º 22036601, vem apresentar sua proposta de preços a esta comissão levando em consideração a legislação aplicável e todas as condições estabelecidas no Edital e em seus anexos.

ITEM	UNIDADE	QTD HORA / MÊS	QTD HORA/ ANO	DESCRIÇÃO	VLR/ HORA	VLR MENSAL	VALOR ANUAL
01	HORAS	50	600	Locação de aeronave tipo jato executivo, bimotor turbo fan, ano de fabricação 2008, com capacidade de 09 passageiros, 02 tripulantes, com combustível, 02 pilotos, para transporte estadual, interestadual e internacional na categoria TPX. Equipamentos adicionais, de auxílio à navegação, além dos exigidos pela legislação aeronáutica brasileira em vigor. Fabricante: Cessna Aircraft Marca: Cessna Modelo: 560XLS Ano de Fabricação: 2008	R\$ 23.700,00 (Vinte e três mil e setecentos reais);	R\$ 1.185.000,00 (Um milhão, cento e oitenta e cinco mil reais);	R\$ 14.220.000,00 (Quatorze milhões, duzentos e vinte mil reais);

Rua Pensador, Nº 115 – Bairro Adrianópolis – CEP: 69.057-810 – Manaus/AM



MILL TÁXI AÉREO LTDA
CNPJ: 20.846.034/0001-09 / COA 2018-09-060DZ-03-00
Fones: (92) 3233-1000 / (92) 3090-6175 / (92) 98265-0099

02	HORAS	60	720	<p>Locação de aeronave tipo bimotor, turbo-hélice, pressurizado, ano de fabricação 2005, com capacidade para 07 passageiros, 02 tripulantes, com combustível, 02 pilotos, para transporte estadual e interestadual na categoria TPX. Equipamentos adicionais, de auxílio à navegação, além dos exigidos pela legislação aeronáutica brasileira em vigor. Fabricante: HAWKER BEECHCRAFT Marca: BEECHCRAFT Modelo: B200GT Ano de Fabricação: 2005.</p>	R\$ 14.200,00 (Quatorze mil e duzentos reais);	R\$ 852.000,00 (Oitocentos e cinquenta e dois mil reais);	R\$ 10.224.000,00 (Dez milhões duzentos e vinte e quatro mil reais);	
03	HORAS	50	600	<p>Locação de aeronave tipo asa rotativa (helicóptero), monoturbina, leve com cabine alongada, autonomia mínima de 03 (três) horas de voo, ano de fabricacao 2005, capacidade de 06 passageiros, 01 tripulante, com combustível e com piloto, para transporte estadual e interestadual, na categoria TPX. Equipamentos adicionais, de auxílio à navegação, além dos exigidos pela legislação aeronáutica brasileira em vigor. Fabricante: EUROCOPTER FRANCE Marca: EUROCOPTER Modelo: EC 130 B4 Ano de Fabricação: 2005</p>	R\$ 11.980,00 (Onze mil, novecentos e oitenta reais);	R\$ 599.000,00 (Quinhentos e noventa e nove mil reais);	R\$ 7.188.000,00 (Sete milhões, cento e oitenta e oito mil reais);	
VALOR TOTAL DA PROPOSTA							R\$ 31.632.000,00	R\$ 31.632.000,00

Rua Pensador, Nº 115 – Bairro Adrianópolis – CEP: 69.057-810 – Manaus/AM



MILL TÁXI AÉREO LTDA
CNPJ: 20.846.034/0001-09 / COA 2018-09-060DZ-03-00
Fones: (92) 3233-1000 / (92) 3090-6175 / (92) 98265-0099

DECLARAÇÃO: Declaramos que o prazo de validade da proposta será de 60 (sessenta) dias.

DECLARAÇÃO: Declaramos que o prazo de início da prestação dos serviços será imediatamente após a assinatura do contrato e emissão da Nota de Empenho

DECLARAÇÃO: Declaramos que o prazo de garantia dos serviços damos plena garantia e qualidade dos serviços prestados, imputando-lhe os ônus decorrentes da cobertura dos prejuízos pela execução dos mesmos em desconformidade com os especificados no Edital.

DECLARAÇÃO: Declaramos que no preço ofertado estão incluídos todos os insumos que o compõe, tais como as despesas com mão-de-obra, materiais, impostos, taxas, fretes, desconto e quaisquer outros que incidam direta ou indiretamente na execução do objeto desta licitação.

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS MÍNIMAS:

Aeronave tipo jato executivo, bimotor turbofan, ano de fabricação 2008, com capacidade de 09 passageiros, 02 tripulantes, com combustível, 02 pilotos, para transporte estadual, interestadual e internacional na categoria tpx.

Requisitos Mínimos:

Capacidade de operação em pistas preparadas (com cobertura asfáltica adequada) de 1.500 (mil e quinhentos) metros de comprimento, altitude entre o nível do mar e 100 ft (pés) de altitude, em seu peso máximo de decolagem e pouso;

Duplo sistema de gerenciamento de voo (FMS) ou equivalente;

Bagageiro com 2,3 metros cúbicos

Altura mínima interna (corredor) da Aeronave 1,72 cm

Sistema de GPS;

Homologada para voos, internacionais (ADSB OUT);

Autonomia mínima de 5 (cinco) horas de voo;

Velocidade Mínima de cruzeiro 740 Km/h.

Rua Pensador, Nº 115 – Bairro Adrianópolis – CEP: 69.057-810 – Manaus/AM

Pois bem.

A matéria do portal G1 TO, referida no início dessa exordial, aponta que a empresa **Mill** é proprietária do helicóptero prefixo **PR-ECO** e que tal helicóptero esteve no Estado do Tocantins no ano passado, pousando em Palmas e na região Sul e indo para o Jalapão.


Rememore-se o conteúdo de trecho da matéria jornalística de 04/08/2021: **“Essas imagens mostram que esse helicóptero esteve no Tocantins no ano passado. Passou pelo aeroporto de Palmas, foi até o Jalapão, e pela região Sul do Estado.”**

A íntegra do vídeo da reportagem pode ser vista no link: <https://g1.globo.com/to/tocantins/noticia/2021/08/04/veja-como-sao-as-aeronaves-que-podem-ser-alugadas-pelo-governo-do-tocantins-para-transportar-carlesse.ghtml>

A propriedade do helicóptero PR-ECO é comprovada por certificado do Registro Brasileiro de Aeronáutica no site da ANAC. Veja-se :

Impressão de Consultas ao RAB

https://sistemas.anac.gov.br/aeronaves/cons_rab_print...



ANAC
AGÊNCIA NACIONAL
DE AVIAÇÃO CIVIL

[Consulta de Aeronave Cadastrada no Registro Aeronáutico Brasileiro](#)

MATRÍCULA: PR-ECO

Proprietário: MILLENNIUM LOCADORA LTDA
CPF/CGC: 03422390000186
Operador: MILL TAXI AEREO LTDA
CPF/CGC: 20846034000109

Fabricante: EUROCOPTER FRANCE
Ano de Fabricação: 2005
Modelo: EC 130 B4
Número de Série: 3948
Tipo ICAO: EC30
Tipo de Habilitação para Pilotos: HMNT
Classe da Aeronave: HELICÓPTERO 1 MOTOR TURBOEIXO
Peso Máximo de Decolagem: 2427 - KG
Número Máximo de Passageiros: 006
Tipo de voo autorizado: VFR Noturno

Categoria de Registro: MULTIPLA CATEGORIA TPX/SAE-AC/F/N/R (OBS.COD.CA = 25)
Número da Matrícula: 16820
Status de Operação: OPERAÇÃO PERMITIDA PARA TÁXI AÉREO
Situação no RAB: CESSAO DE USO/ARROLAMENTO DE BENS E DIREITOS
Data da Compra/Transferência: 29/07/14

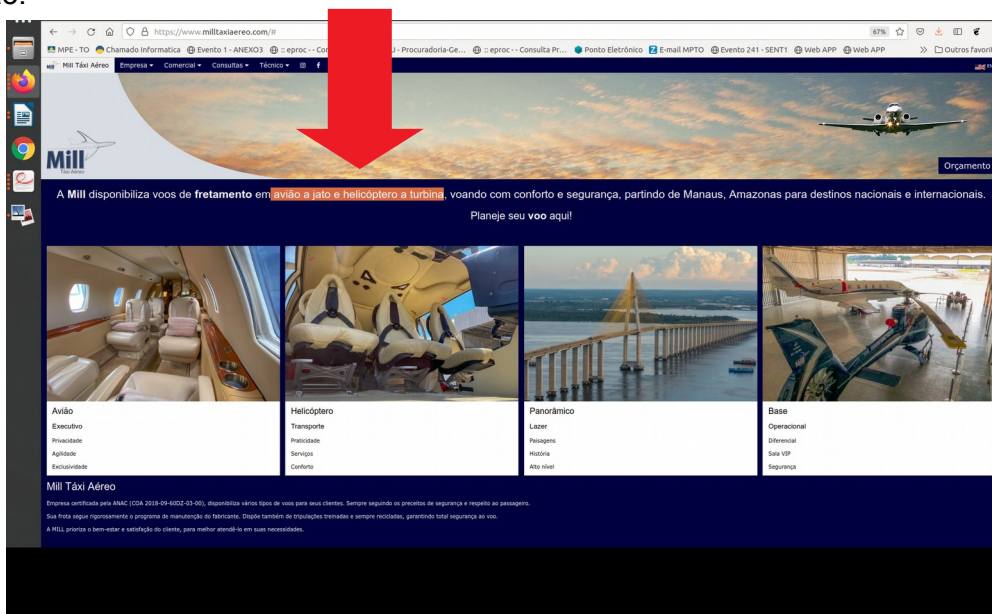
Data de Emissão do CA: 03/10/2020
CA emitidos antes de 15/10/2018 para as aeronaves Certificadas estão fora de padrão e conforme o CVA forem sendo feitos, novos CA deverão ser providenciados junto ao RAB - As Experimentais não necessitam dessa troca.
Data de Validade do CVA: 24/07/22
Situação de Aeronavegabilidade: SITUAÇÃO NORMAL
Motivo(s):

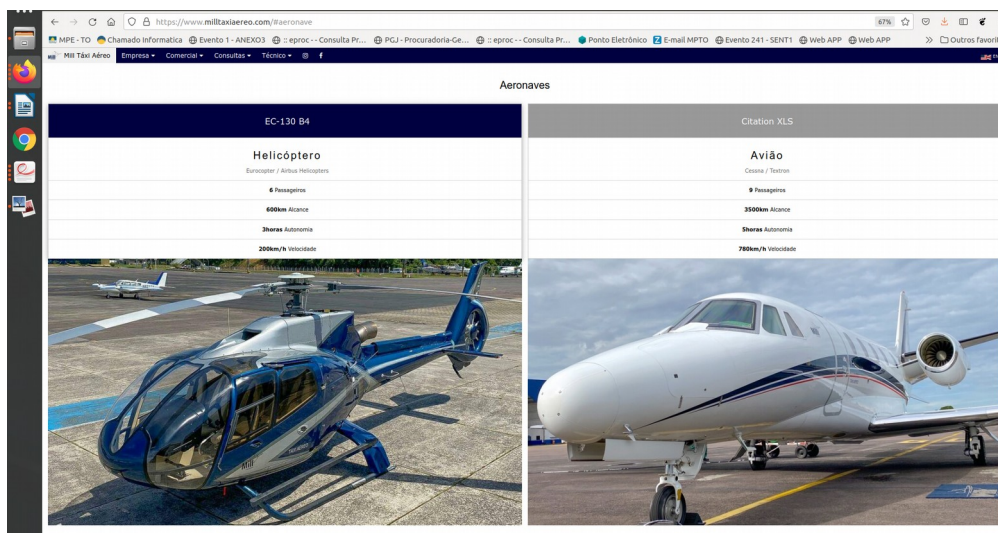
Consulta realizada em: 04/08/2021 17:19:35

AVISO IMPORTANTE
A consulta refere-se única e exclusivamente a situação de aeronavegabilidade da aeronave, não podendo ser utilizada como garantia de regularidade da pessoa jurídica vinculada a sua operação junto à ANAC.

Ora, chama atenção que as exigências restritivas do edital/termo de referência, ou seja, a altura da cabine em **1,70** para o jato, e o ano das aeronaves, **2005**, coincidam exatamente com especificações das aeronaves da empresa amazonense Mill, que foi uma das consultadas na restrita pesquisa prévia à licitação e, ainda, cujo helicóptero PR-ECO da Mill tenha sido visto **no ano passado**, no Tocantins.

No site da empresa (<https://www.milltaxiaereo.com/#aeronave>), em consulta em 09.08.2021 constam **somente 2 aeronaves**, de modelos cujas especificações são exatamente as constantes do Termo de Referência do Edital do Pregão:





Em suma: há fortes evidências de direcionamento da vultuosa licitação por atos praticados por servidores envolvidos no processo administrativo de contratação, sendo de rigor a suspensão do Pregão Eletrônico e dos atos administrativos subsequentes, inclusive contrato que decorra de tal certame.

8. DA FALTA DE ECONOMICIDADE NA CONTRATAÇÃO DE AERONAVES DE LUXO E DO RISCO IMINENTE DE LESÃO AO ERÁRIO

Além de tudo o já comprovado, é certo que os Auditores do TCE também apontaram **evidências de desperdício de dinheiro público**, o que atenta contra o **princípio da economicidade**, já que existem aeronaves disponíveis no mercado com valores bem menores por hora voo que os apresentados na licitação.

Veja-se trechos dos documentos dos auditores do TCE:

“7.1.4. Por outro lado, na análise das justificativas apresentadas, constatou-se que não houve uma motivação consistente para a contratação das 03 (três) aeronaves, consideradas de luxo, neste período crítico de pandemia que assola toda a população tocantinense.

7.1.5. As justificativas apresentados, pelos agentes públicos citados, de que somente as aeronaves especificadas no Edital atendem a demanda do estado, não possui fundamento técnico sustentável, uma vez que aeronaves com o ano de fabricação abaixo de 2005 poderão estar com seus motores e todo o

aparelhamento renovado, como se fossem novas, garantindo a segurança, operação e manutenção reduzida, não comprometendo ao atendimento da demanda do governo.

7.1.6. Quanto aos preços da hora voo apresentados nas pesquisas anexas ao Edital, comparados aos preços apresentados nos anexos, da Análise Preliminar de Acompanhamento no 205/2021 (evento 2 – Anexos X e XI), demonstram que há aeronaves bem mais em conta no mercado, que atendem a demanda de transporte do governo e sua equipe e que são compatíveis com a realidade econômica do estado, em consonância com o que determina o art. 3º, § 1º, inciso I, da Lei no 8.666/93.” **(PARECER TÉCNICO Nº 204/2021-CAENG, com cópia ANEXA à presente)**

Ora, não se pode admitir que sejam contratadas **aeronaves de alto padrão, com requisitos completamente fora do espectro necessário para a finalidade pública**, ou seja, o mero transporte de integrantes do Governo, se existem alternativas mais econômicas e suficientes, sob pena de se pagar **o luxo**, em franco desperdício do dinheiro público, tudo isso em plena crise econômica e diante de tantas demandas da população tocantinense em face da pandemia do Coronavírus.

Constituição da República elenca, em seu art. 1º, III, **a dignidade da pessoa humana como fundamento da República Federativa do Brasil e, em seu art. 3º, III, a erradicação da pobreza e da marginalização e a redução das desigualdades sociais e regionais como objetivo da República.**

Destes dois princípios decorre a noção de “**mínimo existencial**”, que **engloba todo aquele conjunto de fatores e direitos que são condições para uma existência digna**, cujo conteúdo é descrito no artigo 6º de nossa Constituição e abrange o direito à **saúde, educação, segurança pública**, dentre outros, constituindo o núcleo básico que qualifica o mínimo existencial, **gozando de prioridade absoluta sobre qualquer outra política pública a ser executada, diante da sua essencialidade.**

Desta forma, diante da situação de enorme deficiência dos serviços na área de saúde⁷, educação e segurança pública, não se justifica o custeio de despesas voluptuárias, a exemplo de táxi aéreo em aeronaves de luxo e com especificações totalmente desnecessárias e que geram gastos injustificados.

A situação se revela tão gritante e preocupante no que concerne a destinação de recursos públicos voltados ao custeio de despesas voluptuárias no Brasil

⁷<http://g1.globo.com/to/tocantins/noticia/2016/12/mulher-morre-apos-esperar-por-exame-que-nao-foi-realizado-pelo-hgp.html>
<http://g1.globo.com/goias/bom-dia-go/videos/v/idoso-internado-no-hgp-espera-por-vaga-na-uti-ha-cerca-de-10-dias/5509961/>
<http://g1.globo.com/to/tocantins/videos/v/defensoria-publica-alega-falta-de-alimentos-comida-e-materiais-cirurgicos-no-hgp/5458591/>
<http://g1.globo.com/goias/bom-dia-go/videos/v/hgp-segue-em-situacao-precaria/5165906/>

que o Legislador Federal na nova Lei de Licitações replicou o **princípio da economicidade**, previsto no art. 70 da CF também naquela norma. Veja-se:

Art. 5º Na aplicação desta Lei, serão observados os princípios da legalidade, da impessoalidade, da moralidade, da publicidade, da eficiência, do interesse público, da probidade administrativa, da igualdade, do planejamento, da transparência, da eficácia, da segregação de funções, da motivação, da vinculação ao edital, do julgamento objetivo, da segurança jurídica, da razoabilidade, da competitividade, da proporcionalidade, da celeridade, **da economicidade** e do desenvolvimento nacional sustentável, assim como as disposições do [Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942 \(Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro\)](#).

A mesma Lei estabeleceu que não podem se realizadas despesas superiores

Art. 20. Os itens de consumo adquiridos para suprir as demandas das estruturas da Administração Pública deverão ser de qualidade comum, **não superior à necessária para cumprir as finalidades** às quais se destinam, **vedada a aquisição de artigos de luxo**.

Assim, a contratação buscada pelo ESTADO DO TOCANTINS viola a necessária economicidade que deve pautar o uso do dinheiro público, devendo ser evitado o prejuízo para os cofres públicos.

9. DA TUTELA PROVISÓRIA DE URGÊNCIA

O novo Código de Processo Civil reformulou, de forma substancial e mais sistemática, a tutela provisória no sistema processual brasileiro.

De acordo com o novo regramento processual, a tutela provisória pode fundamentar-se na urgência ou na evidência. A propósito Didier destaca que:⁸

“Em situação de urgência, o tempo necessário para a obtenção da tutela definitiva (satisfativa ou cautelar) pode colocar em risco sua efetividade. Este é um dos males do tempo do processo.

Em situação de mera evidência (sem urgência), o tempo necessário para a obtenção da tutela definitiva (satisfativa) não deve ser suportado pelo titular do direito assentado em informações de fato comprovadas, que se possam dizer evidentes. Haveria, em tais casos, violação ao princípio da igualdade (grifou-se).

[...].

⁸(DIDIER JR., Freddie. BRAGA, Paula Sarno. OLIVEIRA, Rafael Alexandria de. Curso de direito processual civil. Teoria da prova, direito probatório, decisão precedente, coisa julgada e tutela provisória. 10 ed. Rev. ampl. atual. Salvador: Editora Juspodivm, 2015, Vol. 2.)

A principal finalidade da tutela provisória é abrandar os males do tempo e garantir a efetividade da jurisdição (os efeitos da tutela). Serve então, para redistribuir, em homenagem ao princípio da igualdade, o ônus do tempo do processo, conforme célebre imagem de Luiz Guilherme Marinoni. Se é inexorável que o processo demore, é preciso que o peso do tempo seja repartido entre as partes e não somente o demandante arque com ele. “

A tutela provisória de urgência funda-se, além de na probabilidade do direito, a fumaça do bom direito, no perigo de dano ou de risco ao resultado útil do processo, ou seja, o *periculum in mora* (artigo 300, NCPC).

Como se vê, o Novo Código de Processo Civil superou a distinção entre os requisitos da concessão para a tutela cautelar e para a tutela satisfativa de urgência, erigindo a probabilidade e o perigo da demora a requisitos comuns para a prestação de ambas as tutelas de forma antecipada.

Necessário pontuar, ainda, que a possibilidade de concessão de medida acautelatória liminar, em ação civil pública, é expressamente prevista no artigo 12 da Lei Federal nº 7.347/85. Confira-se, *in verbis*:

Art. 12. Poderá o juiz conceder mandado liminar, com ou sem justificação prévia, em decisão sujeita a agravo.

A probabilidade do direito resulta evidenciada pela exposição fática e documentos que instruem a presente petição inicial, demonstrando, de forma inequívoca, que o Pregão Eletrônico em questão contém vícios insanáveis, grave, com evidências de direcionamento e risco de franco prejuízo ao erário público.

Assim sendo, **patente a fumaça do bom direito necessária ao deferimento da tutela provisória de urgência**, na forma do artigo 300 do NCPC.

Por outro lado, presente também se faz o perigo de dano.

Tal requisito, que materializa o perigo de dano, encontra-se consubstanciado no iminente risco de prejuízo ao erário estadual e aos cidadãos tocantinenses, que poderão arcar com pagamentos de milhões de reais para bancar viagens em aeronaves de luxo em benefício de empresa selecionada em licitação cuja competitividade claramente foi restrita.

Em arremate é certo também que não existe perigo de irreversibilidade da tutela de urgência requerida. Isso porque busca-se tão somente a suspensão do Pregão Eletrônico e também a suspensão de qualquer contrato administrativo com base na viciada licitação, sendo que o objeto da contratação fretamento de aviões de luxo e helicóptero de alto padrão não é indispensável para as corriqueiras atividades do Estado do Tocantins e evidentemente deslocamentos poderão ser feitos de outras formas, como veículos terrestres ou aviões de carreira, etc.

Portanto, atendido plenamente o artigo 300, §3º do CPC.

10 – DOS PEDIDOS

Pelo exposto o exposto, o MINISTÉRIO PÚBLICO requer:

10.1) Em caráter de tutela de urgência, seja com base no art. 300 do CPC e art. 12 da Lei 7.347/85, determinada a **SUSPENSÃO** do Procedimento Administrativo 3109010/2021, do seu respectivo Pregão Eletrônico no 44/2021/ATA-SRP, da Secretaria Executiva da Governadoria do Estado do Tocantins, cujo objeto é a “*contratação de empresa especializada em fretamento de aeronaves (Taxi Aéreo), disponibilizando 03 aeronaves, por hora de voo devidamente registrado no diário de bordo das aeronaves, visando atender as necessidades do Governo do Estado do Tocantins em voos intermunicipais, interestaduais e internacionais, de acordo com as especificações e quantitativos constantes do Termo de Referência – Anexo I deste Edital*” e, conseqüentemente, **TAMBÉM SUSPENSO QUALQUER CONTRATO ADMINISTRATIVO que venha a ser firmado com base em tal procedimento administrativo, vedando-se quaisquer pagamentos com base em tal avença.**

10.2) com apoio no art. 84, § 4º, do CDC, seja imposta ao **Estado do Tocantins** multa de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), por dia de descumprimento, e ainda alertado pessoalmente o servidor responsável pela Secretaria em questão sobre necessidade de cumprimento com exatidão da decisão com base no art. 77, do CPC;

10.3) A citação do **ESTADO DO TOCANTINS**, nos endereços indicados no preâmbulo desta petição inicial, para que, caso queira, conteste o pedido, no prazo legal;

10.4) PEDIDO FINAL: a **procedência** do pedido para **anular** Procedimento Administrativo 3109010/2021, e **anular** o seu respectivo Pregão Eletrônico no 44/2021/ATA-SRP, da Secretaria Executiva da Governadoria do Estado do Tocantins, cujo objeto é a “*contratação de empresa especializada em fretamento de aeronaves (Taxi Aéreo), disponibilizando 03 aeronaves, por hora de voo devidamente registrado no diário de bordo das aeronaves, visando atender as necessidades do Governo do Estado do Tocantins em voos intermunicipais, interestaduais e internacionais, de acordo com as especificações e quantitativos constantes do Termo de Referência – Anexo I deste Edital*” e, conseqüentemente, **anular qualquer contrato administrativo que venha a ser firmado com base em tal pregão, impedindo também pagamentos decorrentes de avença.**

10.5. a inversão do ônus da prova, nos termos do art. 21 da Lei 7.347/85 c/c art. 6º, VIII, do CDC e art. 373, § 1º do Novo Código de Processo Civil;

10.6. a condenação do requerido ao pagamento das custas e demais ônus sucumbenciais.

10.7. Protesta provar o alegado por todos os meios de provas em direito permitido, especialmente documental, testemunhal e pericial.

Dá-se à causa, em atenção ao art. 292 II, do CPC, o valor de **R\$ 28.986.000,00 (vinte e oito milhões, novecentos e oitenta e seis mil reais)**.

Pede deferimento.

Palmas, TO, 06 de agosto de 2021

VINICIUS DE OLIVEIRA E SILVA
Promotor de Justiça