


PROCESSO LICITATÓRIO PARA AQUISIÇÃO DE AERONAVES USADAS: EFICIÊNCIA E ECONOMICIDADE NOS PROCESSOS LICITATÓRIOS DA CASA MILITAR DO PARANÁ

 <https://doi.org/10.56238/arev7n2-309>

Data de submissão: 27/01/2025

Data de publicação: 27/02/2025

Alessandro Eduardo Maceno

Pós-Graduado em Direito – Oficial da Polícia Militar do Paraná

Polícia Militar do Estado do Paraná (PMPR)

Rua Cicero Jaime Blay, s/n, Bachaceri, Curitiba - PR,

E-mail: macenopmpr@hotmail.com

RESUMO

Este estudo analisa os processos licitatórios para aquisição de aeronaves usadas pela Casa Militar do Estado do Paraná nos anos de 2020 e 2025, considerando a transição da Lei nº 8.666/1993 para a Lei nº 14.133/2021. A pesquisa, baseada em um Relato de Experiência, identificou desafios e avanços na adoção dessa modalidade de aquisição, anteriormente não explorada pelo Estado. A metodologia envolveu análise documental, pesquisa de mercado e comparação entre os processos licitatórios. Os resultados demonstram que a compra de aeronaves usadas é uma alternativa viável e vantajosa, garantindo economicidade e eficiência, sem comprometer a segurança operacional. A experiência adquirida contribuiu para o aprimoramento das práticas licitatórias, possibilitando maior competitividade e transparência na aquisição de bens públicos.

Palavras-chave: Licitação Pública. Aquisição de Aeronaves. Administração Pública. Economicidade. Pregão Eletrônico.

1 INTRODUÇÃO

O processo licitatório na administração pública encontra fundamento constitucional no artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal de 1988, cuja finalidade é garantir igualdade de condições entre os concorrentes e assegurar a seleção da proposta mais vantajosa para a administração. Além disso, o artigo 173, inciso III, reforça a necessidade de observância dos princípios que regem a administração pública (BRASIL, 1988).

Os princípios fundamentais da administração pública estão expressamente previstos no caput do artigo 37 da Constituição, destacando-se a legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência. Este último incorporado por meio da Emenda Constitucional nº 19/1998, consolidando a exigência de que a gestão pública seja pautada pela otimização dos recursos e pela busca de melhores resultados (BRASIL, 1998).

Bandeira de Mello (2017) destaca que o princípio da eficiência decorre do princípio da boa administração, determinando que a atividade administrativa deve ser conduzida da maneira mais apropriada, oportuna e alinhada aos objetivos institucionais. Segundo o autor, a tomada de decisão no âmbito da administração pública deve sempre buscar excelência. Sob essa mesma perspectiva, Carvalho Filho (2014) enfatiza que o princípio da eficiência está diretamente relacionado à produtividade e à economicidade, funcionando como diretriz constitucional para minimizar desperdícios e otimizar a aplicação dos recursos públicos.

A eficiência na gestão pública é especialmente relevante em setores que envolvem a utilização intensiva de recursos, como é o caso da aviação pública estadual. No Estado do Paraná, as operações aéreas são conduzidas por três Unidades Aéreas Públicas (UAPs): o Grupamento de Operações Aéreas – GOA da Polícia Civil, o Batalhão de Polícia Militar de Operações Aéreas - BPMOA e a Divisão de Transporte Aéreo da Casa Militar - DTA/CM. Esta última, além de operar a aviação executiva do estado, no transporte de Autoridades, desempenha papel fundamental no suporte a atividades da Defesa Civil, da Secretaria de Saúde – Central de Transplantes de Órgãos e Tecidos e da Central Estadual de Regulação de Leitos. Também participa, de forma subsidiária, em operações de segurança pública, além de outras missões correlatas.

A frota das UAPs do Estado do Paraná é composta por aeronaves adquiridas em períodos administrativos anteriores ou incorporadas ao patrimônio público por meio de apreensão criminal. No entanto, a aquisição de novas aeronaves por meio de processo licitatório apresenta desafios significativos, uma vez que o mercado de fabricantes e modelos é restrito, os valores envolvidos são elevados e há requisitos regulatórios específicos que adicionam camadas extras de complexidade ao procedimento licitatório (PEARSON e RILEY, 2015).

Historicamente, no Estado do Paraná, os processos de aquisição de aeronaves foram conduzidos exclusivamente para a compra de aeronaves novas, ignorando a possibilidade de aquisição no mercado de aeronaves usadas. Até o ano de 2020, não há registros de compras dessa natureza realizadas por meio de licitação. No entanto, essa alternativa sempre foi viável, pois é amplamente utilizada no setor privado por empresas, empresários, executivos e indivíduos de alto poder aquisitivo. Dessa forma, boas práticas da gestão privada poderiam ser adaptadas à administração pública, garantindo maior eficiência e economicidade na gestão dos recursos públicos (DRUCKER, 1999).

A busca por aprimoramento nos processos de aquisição de bens e serviços sob a perspectiva da economicidade e da eficiência deve ser uma meta constante da administração pública (JUSTEN FILHO, 2021). Nesse contexto, a DTA/CM, em conjunto com a Seção de Licitações e Contratos da Casa Militar, passou a estudar estratégias para viabilizar a aquisição de aeronaves usadas no Estado do Paraná. Como resultado desse esforço, concretizou-se a aquisição de três aeronaves usadas, sendo uma no ano de 2020 e outras duas no ano de 2025, demonstrando a viabilidade dessa alternativa e sua compatibilidade com os princípios da administração pública.

Diante desse cenário, o presente estudo tem como objetivo descrever e analisar os processos de aquisição de aeronaves usadas realizados pela Casa Militar do Estado do Paraná nos anos de 2020 e 2025.

2 DESENVOLVIMENTO

2.1 MÉTODO

A pesquisa caracteriza-se como um Relato de Experiência, metodologia amplamente utilizada em estudos sobre licitações e contratações públicas para a divulgação de boas práticas, conforme demonstram Barroso (2020), Melo (2020) e Almeida (2019).

Para o desenvolvimento do estudo, foram analisados os processos licitatórios, com a leitura e o registro dos principais aspectos relacionados às aquisições. Em seguida, foram verificadas as modalidades licitatórias empregadas, os processos de disputa e os critérios de avaliação das aeronaves a serem adquiridas. A partir dessas informações, estabeleceu-se um aspecto comparativo entre o primeiro e o segundo processo licitatório, a fim de identificar avanços e desafios na aquisição de aeronaves usadas.

O cenário deste estudo é a Divisão de Transporte Aéreo da Casa Militar -DTA/CM, unidade responsável pela gestão da aviação executiva do Estado do Paraná. A Casa Militar da Governadoria possui autonomia administrativa e financeira, contando com uma equipe especializada em licitações,

além de uma assessoria técnica responsável pela verificação das formalidades legais dos processos antes do encaminhamento à Procuradoria-Geral do Estado - PGE.

Inicialmente, na etapa 01 denominada de levantamento de dados, realizou-se uma pesquisa nos principais portais de transparência dos estados e em plataformas especializadas na divulgação de editais e licitações. O objetivo dessa etapa foi identificar como as UAPs realizavam a aquisição de aeronaves e, paralelamente, compreender de que forma a iniciativa privada supria essa necessidade. Com base nessas informações, a DTA/CM, em conjunto com a Seção de Licitações e Contratos e a Assessoria Técnica da Casa Militar, passou a desenvolver estratégias para a definição da especificação da aeronave, a modalidade licitatória mais adequada e a forma de disputa a ser empregada no certame.

Na segunda etapa, buscou-se identificar o preço médio das aeronaves no mercado, a fim de estabelecer um valor máximo para a aquisição. Diferentemente da sistemática tradicional, que prevê o encaminhamento do Termo de Referência para a cotação direta junto a potenciais fornecedores, optou-se por uma abordagem alternativa: foram analisados preços de aeronaves similares em publicações especializadas, garantindo um parâmetro mais alinhado ao valor de mercado.

Por fim, na terceira etapa, foram analisadas as especificidades da aquisição de aeronaves usadas, incluindo os impostos incidentes e as precauções necessárias para assegurar a aquisição de bens em condições adequadas de aeronavegabilidade e livres de vícios ocultos. Para isso, buscaram-se informações junto ao Centro de Licitações da Secretaria de Segurança Pública (SESP) e ao Departamento de Logística para Contratações Públicas (SEAP/DECON) e em experiências de outras unidades da federação, visando obter subsídios e referências a partir da experiência desses órgãos em contratações similares.

Com base nesses estudos, a equipe da Casa Militar estruturou o processo licitatório, tomando como referência boas práticas da gestão empresarial. Diversas reuniões foram realizadas para definir os critérios do certame, culminando, no ano de 2020, na adoção da modalidade Pregão. Após a formatação do processo, este foi encaminhado para análise da Assessoria Técnica da Casa Militar, que, ao avaliar a regularidade do pleito, o submeteu à manifestação jurídica da PGE.

Dado o caráter inovador da metodologia empregada e a possibilidade de repercussão para a administração pública, a manifestação jurídica do procurador responsável foi remetida à Procuradoria-Geral do Estado, que aprovou integralmente o procedimento sem quaisquer ressalvas.

Com isso, foi realizado o primeiro processo licitatório para aquisição de aeronave usada pelo Estado do Paraná, resultando na aquisição da aeronave King Air C90, prefixo PT-OZL. Posteriormente, em 2025, um segundo processo licitatório foi conduzido, desta vez na modalidade

Pregão Eletrônico, em fase de homologação para a aquisição de duas aeronaves: um King Air 350, ano 2008, e um Cessna Grand Caravan EX, ano 2012.

3 RESULTADOS

ETAPA 01 – LEVANTAMENTO DE DADOS

Inicialmente, foram estabelecidos os requisitos para a aeronave a ser adquirida, considerando ano de fabricação, motorização, capacidade de passageiros, autonomia de voo e potência.

Na análise comparativa entre a aquisição de aeronaves novas e usadas, verificou-se que, até 2020, antes do lançamento da licitação que resultou na aquisição da aeronave King Air C90, não havia registros de processos licitatórios no Brasil que especificassem a compra de aeronaves usadas.

Entretanto, os estudos indicaram que a aquisição de aeronaves usadas era uma alternativa economicamente viável e mais ágil para atender às necessidades operacionais, considerando que o prazo médio de entrega de aeronaves novas supera 12 (doze) meses.

No primeiro processo, a manifestação da Procuradoria-Geral do Estado (PGE) analisou a viabilidade da aquisição de bens usados e reconheceu a legalidade do procedimento, citando exemplos de outras licitações para bens móveis usados. No entanto, nenhum desses precedentes envolvia especificamente aeronaves. Já no segundo processo, a questão não foi examinada de forma detalhada, pois o tema já estava consolidado.

3.1 MODALIDADE LICITATÓRIA E FORMA DE DISPUTA

Os dois processos licitatórios analisados apresentaram diferenças significativas quanto à modalidade de licitação e forma de disputa, uma vez que o primeiro processo (2020) ocorreu sob a égide da Lei 8.666/1993 e da Lei Estadual 15.608/2007. Já o segundo processo (2025) foi conduzido com base na Lei 14.133/2021, que modernizou os procedimentos licitatórios no Brasil.

Desde o início, ficou claro que o Pregão era a modalidade mais adequada. No entanto, o critério de julgamento necessitava de ajustes para garantir que a proposta mais vantajosa fosse selecionada, visto que as aeronaves ofertadas poderiam apresentar variações significativas em tempo de uso, estado de conservação e histórico de manutenção.

A solução encontrada foi adotar um modelo de disputa baseado no maior percentual de desconto sobre a avaliação do bem, garantindo que a seleção não fosse baseada apenas no menor preço absoluto. Essa metodologia assegurou maior isonomia na comparação entre aeronaves com diferentes características e históricos operacionais.

3.1.1 Pregão Presencial nº 021/2020

O Pregão Presencial nº 021/2020 foi realizado sob a vigência das Leis 8.666/1993 e 15.608/2007, sendo inicialmente planejado para aquisição de duas aeronaves, com previsão orçamentária de R\$ 12,5 milhões. Entretanto, devido a restrições fiscais decorrentes da pandemia da COVID-19, o orçamento foi reduzido, permitindo a compra de apenas uma aeronave, com valor máximo de R\$ 5,515 milhões.

Embora o Decreto Estadual nº 33/2015 determinasse a preferência pela modalidade eletrônica, o sistema utilizado pelo Estado do Paraná (Licitacoes-e, do Banco do Brasil) apresentava limitações operacionais para a realização da disputa no formato eletrônico. Além disso, havia receio quanto à falta de controle prévio sobre as propostas, o que poderia gerar dificuldades na fase de lances. Diante disso, foi solicitada e concedida excepcionalização para a realização do pregão na forma presencial.

A sessão pública ocorreu em 15 de dezembro de 2020, contando com apenas um licitante e uma empresa que se fez presente na qualidade de observadora, o que frustrou a expectativa para etapa de disputa do certame. Como resultado, a negociação foi feita diretamente com a empresa participante, sem disputa de lances sucessivos.

3.1.2 Pregão Eletrônico nº 92183/2024

O Pregão Eletrônico nº 92183/2024 foi conduzido sob a vigência da Lei 14.133/2021, utilizando a plataforma ComprasNet, do Governo Federal. Diferente do processo anterior, não houve desidratação orçamentária, e a licitação foi mantida para duas aeronaves.

A experiência adquirida no primeiro processo possibilitou maior segurança na formulação do certame, ampliando o alcance da licitação para potenciais fornecedores nacionais e internacionais. A modalidade eletrônica permitiu a participação de empresas, pessoas físicas e intermediários (brokers), possibilitando ofertas de aeronaves localizadas no exterior.

Para garantir transparência e previsibilidade na disputa, o edital estabeleceu regras representativas para a formulação das propostas, facilitando a comparação dos percentuais de desconto oferecidos pelos licitantes. Ainda que inicialmente tenha gerado dúvidas, a metodologia contribuiu para um certame mais competitivo.

3.2 DA METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO DAS AERONAVES

A avaliação das aeronaves foi um fator crítico para assegurar uma aquisição vantajosa para o Estado e garantir isonomia entre os licitantes.

No processo licitatório em que há comparação de bens com níveis de preservação e utilização distintas, era necessário definir os critérios de forma pormenorizada, afim de garantir igualdade de condições conforme Art. 37, XXI da Constituição Federal (BRASIL, 1988).

Diante da necessidade de uma metodologia objetiva e amplamente reconhecida pelo setor aeronáutico, foi adotado o Aircraft Bluebook, publicação especializada no mercado norte-americano, utilizada globalmente para precificação de aeronaves.

O Aircraft Bluebook fornece um sistema de assinatura online que permite acesso a valores de mercado para diversas aeronaves, considerando o ano de fabricação, o tempo de uso, o estado de conservação e acessórios e modificações da aeronave.

A partir desse modelo, foi possível estabelecer critérios padronizados para que os próprios licitantes realizassem a avaliação de suas aeronaves, sem interferência prévia da administração pública, preservando o sigilo das propostas.

ETAPA 02 – VALOR MÁXIMO PARA A AQUISIÇÃO

3.3 PREÇO MÁXIMO DA LICITAÇÃO

Para definir o preço máximo da licitação, foram analisadas publicações em sites especializados, buscando aeronaves similares às descritas no edital.

No primeiro processo, o valor máximo foi estabelecido com base na média de preços de mercado. Já no segundo processo, foram incorporados ajustes para considerar os custos de nacionalização de aeronaves importadas, evitando distorções nos valores de referência.

Além disso, foi identificado um percentual paradigma, ou seja, a diferença entre o valor anunciado para aeronaves já nacionalizadas e a avaliação realizada no Aircraft Bluebook. Esse percentual foi utilizado como referência para a formação de preços no certame.

ETAPA 03 – MEDIDAS LEGAIS

A adoção de medidas legais específicas foi essencial para garantir a segurança jurídica do processo licitatório e permitir a aquisição de aeronaves usadas de forma transparente e eficiente.

No primeiro processo (2020), o certame foi limitado à participação de licitantes que ofertassem aeronaves já nacionalizadas, ou seja, registradas e regularizadas no Brasil. Essa restrição foi adotada porque, naquele momento, permitir a participação de empresas intermediárias que ofertassem aeronaves ainda a serem importadas representava um risco operacional significativo.

Os principais desafios envolviam: 1) a necessidade de prever pagamentos antecipados para cobrir custos de importação; 2) dificuldades na realização da inspeção de pré-compra no exterior, o

que poderia comprometer a verificação do real estado da aeronave; 3) complexidade tributária e regulatória, considerando os impostos incidentes na importação e a necessidade de conformidade com as normas da ANAC.

Dessa forma, para mitigar esses riscos, o primeiro processo foi restrito a aeronaves já nacionalizadas. Além disso, foi estabelecido que os custos da inspeção de pré-compra ficariam a cargo do licitante vencedor, diferentemente do que ocorre no setor privado, onde o comprador normalmente arca com essa despesa. Essa decisão foi tomada porque, para a administração pública, assumir esse custo demandaria um processo licitatório acessório, cujo objeto seria incerto, pois não se poderia prever quando, onde e sobre qual aeronave a inspeção seria realizada.

No segundo processo (2025), houve maior flexibilização das regras, permitindo a participação de empresas que ofertassem aeronaves a serem importadas. Para viabilizar essa ampliação, foram adotadas medidas legais adicionais, incluindo: 1) detalhamento das fases de pagamento e garantias, incluindo a obrigatoriedade de apresentação de seguros, licenças e documentação fiscal antes da liberação de valores; 2) especificação das responsabilidades do licitante, deixando claro que os custos e riscos da importação eram de sua inteira responsabilidade, evitando riscos para a administração pública; 3) Previsão de exigências tributárias e regulatórias, garantindo que as aeronaves importadas cumprissem integralmente as normas da ANAC e da Receita Federal.

Embora essas medidas tenham permitido maior competitividade no certame, na prática, os arrematantes do pregão optaram por ofertar apenas aeronaves já nacionalizadas, eliminando a necessidade de aplicação das regras de importação.

Ainda assim, a previsão dessas medidas no edital foi essencial para garantir segurança jurídica e ampliar o número de potenciais licitantes, contribuindo para a obtenção da proposta mais vantajosa para a administração pública.

3.4 A QUESTÃO DA IMPORTAÇÃO

A possibilidade de participação de empresas ofertando aeronaves a serem importadas exigiu um estudo aprofundado durante a fase interna da licitação, uma vez que os valores envolvidos eram elevados e qualquer falha poderia gerar prejuízos substanciais à administração pública.

Um dos desafios foi evitar a participação de empresas cotando aeronaves registradas em países cuja regulamentação aeronáutica fosse precária. Para isso, foi adotado como critério a limitação da participação a aeronaves provenientes de países integrantes do Conselho da ICAO (International Civil Aviation Organization). Esse critério assegurou que as aeronaves seguissem padrões de certificação

compatíveis com os regulamentos da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, conferindo maior segurança à transação.

Outro desafio dizia respeito à pré-inspeção das aeronaves localizadas no exterior. Para solucionar essa questão, foram previstas duas possibilidades: 1) pré-inspeção remota por videoconferência, permitindo uma verificação preliminar do estado da aeronave; 2) envio de agentes públicos ao local da aeronave, com previsão orçamentária para cobrir despesas de deslocamento e hospedagem, garantindo uma análise detalhada in loco.

Além disso, a questão do pagamento da aeronave antes da transferência foi sanada com a adoção de um Agente Escrow e de uma Conta Escrow, mecanismos amplamente utilizados no comércio internacional para garantir que o valor só seja liberado após o cumprimento de todas as condições contratuais.

Apesar dessas precauções, as aeronaves adquiridas no segundo certame já se encontravam nacionalizadas, eliminando a necessidade de aplicação prática das medidas acautelatórias previstas. No entanto, a previsão desses mecanismos ampliou a competitividade do certame e garantiu a segurança jurídica da licitação.

3.5 AS ETAPAS DE PAGAMENTO

A definição das etapas de pagamento foi um ponto crítico no planejamento da licitação, especialmente no segundo certame, que permitiu a participação de empresas intermediárias e aeronaves ainda não nacionalizadas.

No primeiro processo (2020), o pagamento foi realizado em etapa única, com a possibilidade de um pagamento antecipado de até 20% do valor total, desde que acompanhado de garantia de pagamento antecipado. Essa parcela antecipada visava cobrir custos emergenciais decorrentes de eventuais discrepâncias identificadas na inspeção de pré-compra.

No segundo processo (2025), a experiência adquirida permitiu um planejamento mais detalhado, estabelecendo um cronograma de pagamentos em três etapas: 1) sinal de negócio (5%) – depósito inicial para garantir o compromisso de venda; 2) recebimento provisório (até 80%) – pagamento principal, condicionado à entrega da aeronave e à conformidade com as exigências contratuais; 3) recebimento definitivo (15%) – parcela final, paga somente após a validação definitiva das condições da aeronave.

Para importações, foi prevista a utilização de uma Conta Escrow, garantindo que os valores só fossem liberados após a comprovação do cumprimento das condições estabelecidas no contrato.

Essas medidas foram essenciais para mitigar riscos e garantir maior segurança tanto para a administração pública quanto para os licitantes.

3.6 PROBLEMAS VIVENCIADOS NA FASE EXTERNA

Alguns desafios surgiram durante a fase externa dos processos licitatórios, exigindo ajustes para garantir o sucesso do certame.

No primeiro certame houve um erro na avaliação da aeronave pelo único licitante que subvalorizou a aeronave ao preencher a planilha de avaliação. Para manter o percentual de desconto estabelecido, a empresa aceitou corrigir a avaliação sem modificar o valor final da proposta.

No segundo certame, o modelo de disputa baseado em desconto percentual sobre a avaliação gerou dúvidas iniciais entre os licitantes, resultando em um número significativo de pedidos de esclarecimento. A publicação de erratas e respostas aos esclarecimentos ao edital solucionaram essas questões.

A dificuldade na importação era um fator preocupante para o processo, uma vez que não há registros de contratações públicas para aquisição de aeronave usada como paradigma. Contudo, essa dificuldade foi superada pois os licitantes optaram por ofertarem aeronaves já nacionalizadas.

Apesar dos desafios, os ajustes realizados permitiram um processo mais competitivo no segundo certame, com seis licitantes concorrendo em cada lote, assegurando melhor relação custo-benefício para o Estado do Paraná.

4 CONCLUSÃO

Os processos licitatórios para a aquisição de aeronaves pela Casa Militar do Estado do Paraná demonstram a importância de uma abordagem estratégica e flexível na gestão pública, visando à eficiência, economicidade e segurança jurídica. A comparação entre os processos de 2020 e 2025 evidencia a evolução da administração pública na adaptação às novas diretrizes legais, com a transição da Lei 8.666/1993 para a Lei 14.133/2021, além da incorporação da alternativa de aquisição de aeronaves usadas, até então não considerada.

A experiência adquirida no primeiro processo licitatório, conduzido por meio de pregão presencial, evidenciou a necessidade de uma maior especialização e estruturação para lidar com o mercado aeronáutico, especialmente no que diz respeito à avaliação desses bens e à condução da disputa. Já no segundo processo, a adoção do pregão eletrônico, somada a uma metodologia mais robusta para atrair licitantes e um modelo claro de avaliação e disputa, resultou em maior competitividade, transparência e segurança para a administração pública.

Além disso, a incorporação de boas práticas do setor privado — como a busca por soluções mais econômicas e ágeis, sem prejuízo ao cumprimento das exigências legais e regulatórias — contribuiu para o aperfeiçoamento dos processos licitatórios na aquisição de bens públicos. A melhoria contínua desses processos e a transparência na tomada de decisões são fatores essenciais para garantir a qualidade e a efetividade dos serviços prestados à sociedade.

A metodologia de avaliação das aeronaves, fundamental para assegurar uma aquisição vantajosa, foi rigorosamente estruturada com base na publicação especializada Aircraft Bluebook, garantindo um processo transparente, isonômico e competitivo, conforme os princípios da administração pública. A definição do preço máximo da licitação foi fundamentada em transações recentes do mercado, considerando as particularidades do contexto nacional e os custos de nacionalização das aeronaves.

As medidas legais estabelecidas no edital foram cruciais para garantir a segurança jurídica e o cumprimento das normas regulatórias da ANAC, sobretudo em relação à importação de aeronaves e à realização de inspeções de pré-compra. No primeiro certame, restringiu-se a participação a aeronaves já nacionalizadas, enquanto o segundo processo ampliou o escopo, permitindo a participação de empresas com propostas para aeronaves a serem importadas, desde que observadas as garantias necessárias para o cumprimento das obrigações tributárias e de segurança.

Quanto às etapas de pagamento, o processo foi cuidadosamente delineado, com a utilização de mecanismos financeiros seguros, como a Escrow Account, para aeronaves importadas. A definição clara dessas etapas foi essencial para assegurar transparência, previsibilidade e equidade aos participantes.

No entanto, durante a fase externa do certame, ajustes foram necessários para corrigir discrepâncias nos requisitos técnicos e nas avaliações das aeronaves, o que resultou em alterações nos critérios estabelecidos e até mesmo na revisão de valores para adequação ao mercado. A interação ativa com os licitantes demonstrou o interesse no certame, mas também exigiu uma gestão eficiente para sanar dúvidas e evitar inconsistências no edital.

O sucesso dos processos licitatórios — que resultaram na aquisição de aeronaves de alta qualidade, em conformidade com as normas legais e técnicas — evidencia a eficácia da metodologia adotada e a importância da constante adaptação às particularidades do mercado aeronáutico. Dessa forma, a administração pública conseguiu realizar uma aquisição vantajosa, segura e alinhada aos princípios da legalidade, moralidade e transparência.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados deste estudo demonstram que é possível inovar na administração pública, buscando estratégias alternativas que garantam eficiência sem comprometer a legalidade. Assim, conclui-se que é viável aperfeiçoar os processos de aquisição de bens e contratação de serviços, desde que amparados pelas legislações pertinentes e alinhados aos princípios da economicidade e eficiência.

A aquisição de aeronaves usadas, apesar de pouco usual na administração pública, possui respaldo legal e representa uma alternativa viável, desde que seja demonstrada a economia na contratação e a adoção de medidas acautelatórias que protejam o patrimônio público e garantam a aquisição de bens em plenas condições de uso.

Nos casos analisados, cada etapa do processo foi detalhada e estruturada para garantir celeridade, transparência e segurança jurídica, resultando em aquisições vantajosas para o Estado.

É importante ressaltar que o primeiro processo licitatório foi conduzido sob a vigência da Lei nº 8.666/1993 e da Lei Estadual nº 15.608/2007, enquanto o segundo processo foi revisto e aprimorado para atender às diretrizes da Lei nº 14.133/2021, refletindo a modernização dos procedimentos licitatórios no Brasil.

Por fim, as práticas descritas neste estudo podem ser replicadas e aperfeiçoadas por outras UAPs em todo o Brasil, especialmente pela unidade aérea da Polícia Militar do Paraná, contribuindo para uma melhor aplicação dos recursos públicos e uma gestão administrativa mais eficiente e inovadora.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1988.

BRASIL. **Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993**. Regulamenta o artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal e institui normas para licitações e contratos da Administração Pública. Brasília, DF: Senado, 1993.

BRASIL. **Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021**. Institui a nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 1º abr. 2021.

BRASIL. **Lei nº 10.520, de 17 de julho de 2002**. Institui, no âmbito da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, a modalidade de licitação denominada pregão. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 18 jul. 2002.

PARANÁ. **Lei nº 15.608, de 16 de agosto de 2007**. Dispõe sobre normas para licitações, contratos e convênios no âmbito dos Poderes do Estado do Paraná. Diário Oficial do Estado, Curitiba, 16 ago. 2007.

ALMEIDA, Maurício B. **Noções básicas sobre metodologia de pesquisa científica**. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2017.

BARROSO, Magdy De las Salas. **Ética en la investigación científica**. Revista Imaginario Social, 2020.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de direito administrativo**. 27. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

DE MELLO, Celso Antônio Bandeira. **Curso de direito administrativo**. 34. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2007.

DRUCKER, Peter F. **Management challenges for the 21st century**. New York: HarperBusiness, 1999.

JOBS, Steve. **Steve Jobs: a biografia**. Tradução de Ana S. S. Costa. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 2012.

JUSTEN FILHO, Marçal. **Comentários à lei de licitações e contratos administrativos**. 18. ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2021.

MELO, Laércio Almeida de; BARÃO, Valentim. **Como redigir um artigo científico?** Natal: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2020.

PEARSON, Michael W.; RILEY, Daniel S. **Foundations of aviation law**. Abingdon: Routledge, 2015.

VASCONCELLOS, Marco Antonio Sandoval de. **Economia: micro e macro**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2015.