

**À COMISSÃO ESPECIAL DA CONCESSÃO PÚBLICA DO AEROPORTO INTERNACIONAL
DE CABO FRIO-RJ**

Ref.: Concorrência Pública nº 01/2023.

INFRACEA CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO, AEROPORTOS E CAPACITAÇÃO LTDA, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o n. 17.469.843-0001-34, sediada na EQS 114/115, Bloco A, Sala 42, Edifício Casablanca, Asa Sul, Brasília-DF - CEP 70.377-400, vem respeitosamente, à presença desta Comissão, por intermédio de seus representantes legais, na forma da Cláusula 10, do EDITAL DE CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 01/2023, oferecer a presente **IMPUGNAÇÃO AO EDITAL**, conforme os fatos e fundamentos expostos a seguir.

TEMPESTIVIDADE

1. As Cláusulas 10.1 e 10.1.1 do instrumento convocatório dispõem que qualquer cidadão é parte legítima para impugnar o Edital com antecedência mínima de 5 (cinco) dias úteis da data estabelecida para a abertura dos envelopes de habilitação. Sendo a abertura dos envelopes no dia 11.07.2023, terça-feira, conforme está informado no sítio eletrônico da Prefeitura de Cabo Frio (Doc. 02), é manifestamente tempestiva a presente peça.

I – NOTA INICIAL

2. Trata-se de procedimento licitatório a fim de selecionar a melhor proposta para a celebração de Contrato de Concessão de serviços públicos de administração das atividades aeroportuárias, operação, manutenção, segurança da aviação civil, segurança operacional e exploração comercial no Aeroporto Internacional de Cabo Frio.

3. Como mencionado, a Cláusula 10 do Edital prevê a possibilidade de impugnação do ato convocatório, seja em parte, ou na sua totalidade. Assim sendo, conforme já mencionado, qualquer cidadão é parte legítima para realizar a impugnação, o que claramente se estende a empresas que possam, eventualmente, participar do certame.

4. Nesse sentido, a Cláusula 20.16 traz elementos importantes para a comprovação da capacidade técnico-operacional da empresa proponente, detalhando os atestados que devem ser apresentados para comprovar experiência nos serviços concedidos. Observe-se:

*“(...) atestado(s) de capacidade técnico-operacional, emitido(s) em nome da PROPONENTE ou de consorciada, no caso de PROPONENTE em consórcio, fornecido(s) por pessoas jurídicas de direito público ou privado, que demonstre(m) experiência na operação, manutenção, segurança da aviação civil, segurança operacional e exploração comercial de aeródromo, **sob regime de concessão ou permissão de serviço público**, considerando como parcelas de maior relevância e valor significativo do objeto da LICITAÇÃO (...).”*

5. Da leitura desse dispositivo, nota-se o primeiro ponto que será objeto de impugnação. Trata-se da exigência de que essa experiência tenha se dado **sob regime de concessão ou permissão de serviço público**.

6. Em seguida, o próximo objeto de impugnação será o fato de que o edital determina que os atestados demonstrem experiência na “*operação, manutenção,*

segurança da aviação civil, segurança operacional e exploração comercial”, os quais seriam considerados como parcelas de maior relevância e valor significativo do objeto.

7. Por último, traz-se a cláusula 20.18 do Edital, a qual prevê que “*Para cumprimento dos quantitativos previstos no item 20.16.a) acima, será admitido o somatório de até 2 (dois) atestados*”. Em síntese, embora o referido dispositivo permita o somatório de atestados para comprovação da qualificação técnica, há verdadeira limitação à prática, o que também será objeto de impugnação.

8. Diante disso, a apresentação da presente peça tem como objeto, especificamente, a necessidade de adequação das Cláusulas 20.16 e 20.18. Isso porque, conforme será demonstrado adiante, as mesmas estão em desconformidade com princípios basilares dos procedimentos licitatórios, uma vez que limitam, de forma injustificada, a plena competitividade do certame.

II – DESCABIMENTO DA NECESSIDADE DE EXPERIÊNCIA SOB REGIME DE CONCESSÃO OU PERMISSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO:

9. Como mencionado, a Cláusula 20.16 previu que a comprovação da capacidade técnico-operacional se dará por meio da apresentação de atestados que comprovem experiência em serviços realizados, necessariamente, no âmbito de “**concessão ou permissão de serviço público**”. Todavia, é importante destacar que a imposição está desalinhada com um requisito fundamental: a lei. Isso pois, inexistente previsão legal que corrobore com a especificidade desse subitem.

10. É preciso salientar o impacto específico que a referida limitação traz à competitividade: as concessões aeroportuárias se difundiram no Brasil, há, relativamente, pouco tempo, sobretudo considerando o longo curso dos contratos de concessão. **Logo, pelo breve decurso do tempo, são pouquíssimas as empresas que operaram e tem a capacidade de garantir experiência aeroportuária em regimes de concessão ou permissão.** Afinal, a título exemplificativo, o programa de concessões de

infraestrutura aeroportuária federal começou apenas no ano de 2011, quando foi concedido apenas um terminal, seguido de outros apenas em 2013.

11. Ou seja, isso leva a uma conclusão lógica, no sentido de que, exigindo-se que a experiência se dê somente no âmbito de concessões ou permissões, reduz-se de forma significativa a quantidade de empresas aptas a participar.

12. Veja-se que, até a primeira década dos anos 2000, de acordo com estudo apresentado pela McKinsey & Company ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (“BNDES”)¹, a infraestrutura aeroportuária era majoritariamente do poder público (federal e estadual), com destaque para a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (“Infraero”), estatal federal que chegou a operar 67 (sessenta e sete) aeroportos. Diante disso, repita-se: exigir experiência apenas sob o regime de concessão prejudica, e muito, a competitividade do certame, em razão da evidente menor quantidade de licitantes sob essas premissas.

13. Não obstante, **os mais diversos serviços existentes no Edital em comento sempre puderam ser contratados por intermédio de outros operadores públicos ou privados, sem a necessidade do regime de concessão ou permissão.** Em outras palavras, determinada empresa pode ter vasta experiência nos serviços ora concedidos em razão de ter sido contratada como prestadora de serviços, por exemplo, pela Infraero.

14. Ademais, vale ressaltar **a possibilidade de que se comprove experiência na prestação dos referidos serviços em terminais totalmente privados, que podem, inclusive, ser de propriedade de eventual licitante. Caso mantida a redação da Cláusula**

¹ MCKINSEY & COMPANY. Estudo do Setor de Transporte Aéreo. Relatório Consolidado. Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/conhecimento/pesquisaedados/estudos/bndes-fep/prospeccao/chamada-publica-bndesfep-prospeccao-no-032008-tra>. Acesso em: 15.06.2023.

impugnada, excluir-se-á todas as empresas enquadradas nessa hipótese, muito embora possam comprovar plena experiência nas exatas mesmas atividades licitadas.

15. Frise-se que a restrição à competitividade trazida pela redação ainda vigente se corrobora na medida em que, na forma da Cláusula 13.1, do presente Edital, é permitida a participação de pessoas jurídicas estrangeiras, o que, como não poderia deixar de ser, dá verdadeiro caráter internacional ao certame licitatório. Nesse sentido, sabe-se que, em outros ordenamentos jurídicos, a operação de terminais privados ou mediante contratos que não se amoldem exatamente ao regime de concessão ou permissão que se tem no Brasil pode ser plenamente possível. Em razão disso, mantida a atual redação da cláusula impugnada, serão excluídas competidoras que, além de possuírem experiência nas atividades a serem concedidas, poderão trazer ainda mais competitividade à concorrência.

16. E a irrazoabilidade da redação adotada também se demonstra na medida em que, nos editais de concessão promovidos pela Agência Nacional de Aviação Civil (“ANAC”), não há qualquer cláusula que restrinja a participação de licitantes em razão da forma contratual que executa o serviço de gestão aeroportuária. Um exemplo que pode ser considerado é o Edital de concessão para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes dos blocos aviação geral, norte II, SP/MS/PA/MG (conforme Edital da Rodada 7 - <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/concessoes/andamento/setima-rodada>).

17. Tal constatação se mostra relevante pois, na medida em que as rodadas realizadas pela ANAC ocorreram, foram apresentadas mudanças nos editais, de forma a incorporar o aprendizado adquirido nas experiências anteriores – e em nenhuma das rodadas foi incluída cláusula semelhante a essa que está sendo questionada. Confira-se teor de estudo elaborado no âmbito do BNDES, que participou diretamente da modelagem dos editais e no financiamento das concessionárias para realização dos investimentos pactuados:

“Não obstante os pontos negativos, cada novo edital de licitação apresentou mudanças no modelo de concessão, especialmente nos incentivos oferecidos, de forma a incorporar o aprendizado adquirido nas experiências anteriores e considerar a diferença existente entre os aeroportos concedidos” (MACHADO, Bernardo Vianna Zurli. A Evolução Recente do Modelo de Concessão Aeroportuária Sob a Ótica da Financiabilidade. BNDES Set., Rio de Janeiro, v. 25, n. 50, p. 7-65, set. 2019, grifou-se).

18. Nesse cenário, vale ressaltar que o art. 30, § 5º, da Lei nº 8.666/1993 (com a devida equivalência no art. 67, § 2º, da Lei nº 14.133/2021), preceitua que *“é vedada a exigência de comprovação de atividade ou de aptidão com limitações de tempo ou de época ou ainda em locais específicos, ou quaisquer outras não previstas nesta Lei, que inibam a participação na licitação”*. Portanto, vale o ensinamento do e. Tribunal de Contas da União (“TCU”), que acolhe entendimento de que *“é exaustiva a lista de requisitos para habilitação técnica de licitantes previstos no art. 30 da Lei 8.666/1993, sendo impossível a definição infralegal de novos requisitos”* (TCU, Acórdão 4788/2016, Rel. Min. Bruno Dantas, 1ª Câmara, j. 19.07.2016).

19. Cabe salientar, ainda, que não se questiona a imposição de limitações aos requisitos que tratem da habilitação técnica, no âmbito da capacidade técnico-operacional, como no caso referido. Isto pois, a depender da complexidade do serviço executado, é cabível que se exija o demonstrativo técnico correspondente com tal dificuldade. Muito comum, por exemplo, em obras de alta vultuosidade, que se façam limitações correspondentes à boa execução do objeto. Porém, de nada vale tal limitação e sua correspondência, se essas não vierem com o básico: as devidas justificativas e fundamentação. E o que se vê no presente caso, é uma completa ausência de justificativas.

20. Isto pois, inexistem justificativas plausíveis. Afinal, novamente questiona-se: em que medida a obtenção de experiência, mediante a execução de certo serviço, produz qualquer diferenciação se performado em uma concessão, por meio de

prestação de serviços em um aeroporto gerido pela Administração Pública ou em um aeroporto privado, por exemplo?

21. Por este motivo, ressalta-se que é pacífico o entendimento² de que “*as exigências para demonstração da capacidade técnico-operacional devem se limitar à comprovação de execução de obras e serviços similares ou equivalentes, não se admitindo, sem a devida fundamentação, a exigência de experiência em determinado tipo de metodologia executiva, a exemplo da comprovação da realização de serviços de dragagem mediante sucção e recalque, em detrimento de outros sistemas*” (TCU, Acórdão 1742/2016, Rel. Min. Bruno Dantas, Plenário, j. 06.07.2016). Considerando a interpretação dada pela e. Corte de Contas Federal, é possível depreender que, sendo possível a prestação dos mesmos serviços licitados mediante outros tipos de contratação, não há razão para a limitação trazida no presente certame.

22. Dito isso, não é razoável que o presente Edital mantenha tal limitação de forma injustificada, se, para além dos importantes elementos aqui trazidos, no âmbito de concessões que possuem maiores valores de outorga e de investimentos – a exemplo daquelas realizadas pela ANAC –, não é trazida qualquer questão nesse sentido.

23. Portanto, pelos fundamentos expostos acima, resta evidente a necessidade da correção da cláusula referida, visto que esse reduz o número de participantes no certame e, principalmente, carece de maior fundamento legal para sua existência, uma vez que apresenta uma limitação na habilitação técnica sem a devida justificativa pertinente.

III – EXIGÊNCIA DESNECESSÁRIA DE EXPERIÊNCIA

² Acrescenta-se: “*especificações com potencial de restringir o caráter competitivo da licitação devem ser adequadamente fundamentadas, com base em estudos técnicos que indiquem a sua essencialidade para atender as necessidades do órgão ou da entidade contratante*” (TCU, Acórdão 1973/2020, Rel. Min. Weder de Oliveira, Plenário, j. 29.07.2020).

EM CADA UM DOS PONTOS DA CLÁUSULA 20.16

24. Como se mencionou, a Cláusula 20.16 traz um rol de serviços cujo proponente precisa demonstrar experiência, quais sejam, “*operação, manutenção, segurança da aviação civil, segurança operacional e exploração comercial de aeródromo*”. Importante destacar, desde logo, que a exigência de todas essas atividades, cumulativamente, impacta o princípio da competitividade.

25. Inicialmente, por força da realidade, é preciso compreender o peso que cada um desses serviços possui na execução diária e real do objeto do Contrato de Concessão. Afinal, logicamente, no desempenho das atividades do concessionário, certas atribuições possuirão grau de relevância maior que outras no dia a dia da operação, fazendo com que se distribua importâncias distintas para cada uma delas. Assim, é preciso estabelecer um parâmetro de razoabilidade, sendo ele: a relevância técnica.

26. Parâmetro esse que não é estipulado a partir da subjetividade, **mas da própria lei**. Afinal, a Lei nº 8.666/1993, ao dispor sobre a documentação relativa à qualificação técnica, no âmbito dos procedimentos licitatórios, determina em seu artigo 30, §§ 1º, I, e 2º (com a devida equivalência no art. 67, § 1º, da Lei nº 14.133/2021), que essa deve se ater, exclusivamente, **aos itens de maior relevância**, que deverão ser previamente definidos no instrumento convocatório:

“Art. 30. A documentação relativa à qualificação técnica limitar-se-á a: (...)

§ 1º - A comprovação de aptidão referida no inciso II do “caput” deste artigo, no caso das licitações pertinentes a obras e serviços, será feita por atestados fornecidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado, devidamente registrados nas entidades profissionais competentes, limitadas as exigências a: (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994)

I - capacitação técnico-profissional: comprovação do licitante de possuir em seu quadro permanente, na data prevista para

*entrega da proposta, profissional de nível superior ou outro devidamente reconhecido pela entidade competente, detentor de atestado de responsabilidade técnica por execução de obra ou serviço de características semelhantes, **limitadas estas exclusivamente às parcelas de maior relevância** e valor significativo do objeto da licitação, vedadas as exigências de quantidades mínimas ou prazos máximos; (...)*

§ 2º As parcelas de maior relevância técnica e de valor significativo, mencionadas no parágrafo anterior, serão definidas no instrumento convocatório". (grifo nosso)

27. Trata-se de dispositivo que tem como fundamento, justamente, a preservação da já mencionada competitividade da licitação, em busca da proposta que melhor atenda ao interesse público. Ocorre que o Convênio de Delegação nº 25/2014, firmado entre a União e o Município de Cabo Frio e tendo como escopo a exploração do aeroporto objeto do certame, define que a exploração engloba os seguintes aspectos:

XII. Exploração: engloba a construção, ampliação, reforma, administração, operação, manutenção e exploração econômica do aeródromo;

28. Como se depreende, a definição de exploração não engloba itens como segurança da aviação civil, segurança operacional e exploração comercial de aeródromo, o que os afastam dos itens de maior relevância técnica.

29. E, para corroborar essa noção da adequação às parcelas de maior relevância, são vários os julgados do TCU³, no sentido de que as exigências para a habilitação técnica, independentemente da natureza – técnico-profissional ou técnico-operacional –, devem se limitar às parcelas de maior relevância e valor significativo do objeto da licitação. E, no caso dessas, restringirem-se a aspectos de capacidade técnica e econômica que sejam indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações do futuro contrato, sob pena de violação ao art. 30 da Lei nº 8.666/1993 e ao art. 37, XXI, da CF/1988.

³ Vide Acórdão 170/2007, Plenário, rel. Min. Valmir Campelo

30. Utilizando como parâmetro o já mencionado Edital de concessão para ampliação, manutenção e exploração dos aeroportos integrantes dos blocos de aviação geral, norte II, SP/MS/PA/MG, esse sequer se utiliza da distinção de capacidades – e simplifica. Isto pois, na seção da habilitação técnica, estipula-se que **a única qualificação exigida pela ANAC para a participação da licitação é o número de passageiros ou o número de pousos e decolagens.**

31. Afinal, o critério do número de passageiros ou de pousos e decolagens torna implícito que tal proponente possua automaticamente as qualificações para realizar as atividades elencadas na Cláusula 20.16.

32. Indo além, o Edital dos blocos mencionado anteriormente, inclusive, **possibilita que o proponente que participe isoladamente ou sob a forma de Consórcio que não atenda aos requisitos elencados apresente compromisso de contratação de pessoa jurídica que tenha operado, em pelo menos um dos últimos cinco anos, aeroporto que tenha processado, naquele ano, um número definido de pousos, decolagens e passageiros (Cláusula 4.42.3).** Essa possibilidade, que existe em concessões de maior vulto, pode ser aplicada, seguindo as técnicas de aprendizagem adotadas pela ANAC.

33. Dessa forma, pode-se asseverar que o desempenho das referidas atividades sequer precisa ser realizado pelo proponente, podendo esse assumir o compromisso de pactuar com terceiros a execução de tais atribuições. E não se trata de mera especificidade aos aeroportos concedidos no Edital exemplificado: o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (“RBAC”) nº 153, emitido pela ANAC na qualidade de reguladora de todo o setor, que disciplina acerca da operação, manutenção e resposta à emergência dos aeródromos, estabelece em seu item 153.13, subitem (b), que **“O operador de aeródromo pode delegar a terceiros as atividades e responsabilidades associadas a este Regulamento”.**

34. Ou seja, se o próprio arcabouço regulatório a respeito do tema permite que operadores possam delegar a terceiros suas atividades e responsabilidades – tais como, por exemplo, o gerenciamento da segurança do aeródromo –, não é razoável que o presente Edital, na redação atual, elenque de forma taxativa aqueles serviços. Afinal, a redação restritiva poderá impactar a participação de mais licitantes que podem, plenamente, prestar o serviço objeto da presente concessão.

35. Logo, requer-se a correção da Cláusula 20.16 do Edital, uma vez que, em linhas gerais, esse (i) não apresenta, para fins de capacitação técnica, a adequação da relevância técnica das exigências na proporção das parcelas de maior relevância considerando a verdadeira execução do objeto contratual; e (ii) desconsidera que o proponente está desincumbido de ter que exclusivamente possuir experiência para cada atividade exigida, podendo ele delegar e pactuar tais funções com terceiros, conforme preceituado em RBAC e em Editais recentes de grandes proporções organizados pela ANAC.

IV – DESCABIDA LIMITAÇÃO DOS ATESTADOS

36. Por último, questiona-se a Cláusula 20.18, a qual estipula que, *“Para cumprimento dos quantitativos previstos no item 20.16.a) acima, será admitido o somatório de até 2 (dois) atestados”*. Assim como abordado nos dois últimos tópicos, a Cláusula 20.18, da forma como redigida, traz prejuízos ao princípio da competitividade, uma vez que restringe, diretamente, o número de licitantes aptos a concorrerem.

37. Não obstante, se faz necessário, mais uma vez, trazer o argumento que valida a necessidade de correção da Cláusula 20.16, já mencionada: a devida fundamentação. Afinal, como já dito, nada impede que o Poder Concedente, no âmbito do ato convocatório, eventualmente coloque limitações ao certame, visto que, apesar do respeito ao princípio da competitividade, é necessário garantir a boa execução do objeto.

38. Todavia, resta silente no Edital a justificativa basilar, que sustente a necessidade para qual deve existir o somatório de até dois atestados – com intuito de garantir a boa execução do serviço. Isso pois, veja-se o exemplo de duas obras distintas para a construção de um prédio, um de dois andares, e outro de vinte andares. Mesmo que ambas tratem da construção de prédios, supõe-se que a complexidade – e a metodologia construtiva – de um prédio com mais andares é maior do que com menos andares. Por isso, possibilitar o somatório de vários atestados referentes à construção de prédios de dois andares para construir um de vinte, pode ser prejudicial ao interesse público.

39. Dessa forma, para o caso de maior complexidade, a exigência de um número máximo possui validação para que o proponente ateste que tem as qualificações para tal. Contudo, é imperativo reafirmar que o presente Edital não justifica a necessidade da limitação do somatório em até dois atestados, com vistas à boa execução do serviço, muito menos explica qual seria o prejuízo de um somatório de cinco atestados por exemplo. É evidente que, mantida da forma com que está, a Cláusula restringe a participação de licitantes que possam ter plena experiência nos serviços concedidos, mas a comprovem com mais de dois atestados.

40. Nesse sentido, o e. TCU salienta que, **“A fixação de número máximo de atestados, igualmente, tem sido vista como ilegal por comprometer o caráter competitivo dos certames, contrariando o art. 3.º, § 1.º, I e o art. 30, § 5.º, da Lei 8.666/1993, a exemplo do que foi decidido nos Acórdãos 244/2003-Plenário, 1.025/2003-Plenário, 224/2006-Plenário e 1.230/2006-Plenário”** (TCU, Acórdão 585/2009, Rel. Min. Benjamin Zymler, Plenário, j. 01.04.2009). A teor disso, a Corte de Contas Federal é uníssona no sentido de que, se eventualmente houver limitação do número de atestados, **tal restrição deverá ser devidamente fundamentada:**

“A restrição ao caráter competitivo da licitação foi caracterizada pela proibição do somatório de atestados de capacidade técnica. (...) São duas condições restritivas com

potencial de reduzir o universo de empresas aptas a participar da licitação. **A explicação para a proibição do somatório de atestados de capacidade técnica não foi convincente.** Em circunstâncias semelhantes, o Tribunal tem determinado que ‘a comprovação de capacidade técnica seja feita mediante o somatório de atestados, sempre que não houver motivo para justificar a exigência de atestado único, em observância ao disposto no art. 30, §§ 1.º, 3.º e 5.º, da Lei 8.666/1993’ (Acórdãos 1.237/2008, 2.150/2008 e 2.882/2008, do Plenário)” (TCU, Acórdão 1231/2012, Rel. Min. Walton Alencar Rodrigues, Plenário, j. 23.05.2012, grifou-se).

41. O próprio Tribunal do Estado do Rio de Janeiro (“TJRJ”), ao analisar a questão da limitação do número de atestados, deu deferência ao argumento que essa restrição inibe seu caráter competitivo. Confira-se:

“AGRAVO DE INSTRUMENTO. MANDADO DE SEGURANÇA. DEFERIMENTO DA LIMINAR. SUSPENSÃO DE LICITAÇÃO. OBRA PÚBLICA. PAVIMENTAÇÃO. EXIGÊNCIA DE LOCALIZAÇÃO DE USINA DE ASFALTO A UM RAIO DE 50 KM DA ÁREA. **LIMITE DE ATESTADOS DE CAPACIDADE TÉCNICA. IRRESIGNAÇÃO DO MUNICÍPIO. DECISÃO QUE NÃO MERECE REFORMA. LICITAÇÃO DE GRANDE MONTA. EXIGÊNCIA EDITALÍCIA QUE ACABA POR INIBIR O MAIOR NÚMERO DE INTERESSADOS NO CERTAME, COMO É O ESPÍRITO DA LEI DE LICITAÇÕES. EM QUE PESE O EXAME PERFUNCTÓRIO DO AGRAVO DE INSTRUMENTO, AS RESTRIÇÕES IMPOSTAS PELA MUNICIPALIDADE VÃO DE ENCONTRO COM A AMPLA CONCORRÊNCIA QUE REGE O PROCESSO LICITATÓRIO, PRINCÍPIO ESSE PROTEGIDO NAS VEDAÇÕES DOS PARÁGRAFOS 5º E 6º DO ARTIGO 30, DA LEI 8.666/93. PRECEDENTES DO STJ E DESTA CORTE DE JUSTIÇA. PRONUNCIAMENTO JUDICIAL QUE NÃO SE REVELA TERATOLÓGICO, NEM CONTRÁRIO À LEI OU À PROVA DOS AUTOS. INCIDÊNCIA DO VERBETE Nº 58, DA SÚMULA DESTA CORTE. DESPROVIMENTO DO RECURSO.**” (TJRJ, Agravo de Instrumento nº 0022839-34.2011.8.19.0000, Rel. Des. André Ribeiro, 20ª Câmara Cível, j. 19.10.2011, DJe 03.11.2011, grifou-se).

42. Assim, eventuais limitações que impactem o caráter competitivo do processo licitatório apenas serão cabíveis mediante justificativa fundamentada pelo

ente público nos termos do Edital ou no curso do processo administrativo. E, como é possível observar, isso não foi feito no presente caso.

43. Portanto, haja vista a ausência de justificativa, a Cláusula 20.18, por violar o caráter competitivo do ato convocatório, deve ser corrigida para que não limite o somatório de atestados, viabilizando a participação de um número de participantes maior no certame.

V – PEDIDOS

44. Diante de todo o exposto, a INFRA^{CEA} CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO AEROPORTOS E CAPACITAÇÃO requer que as Cláusulas 20.16 e 20.18 sejam corrigidas para que deixem de infringir o caráter competitivo do ato convocatório, e assim possam permitir um número maior de participantes no certame, com vistas de garantir o devido cumprimento do princípio da competitividade.

Nestes termos
P. deferimento

Brasília, 26 de junho de 2023.

FERNANDO AUGUSTO MASCHIO DE SIQUEIRA

LILIA MARCOS VIANA DE SIQUEIRA