



À
COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL - SAC
PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
Edifício Parque da Cidade Corporate – SCS, Quadra 09, Lote “C”
Brasília/DF

REF: Concorrência nº 01/2014

CONSÓRCIO PWC/STRATEGY&/EACE/TECNOSOLO, neste ato representada pela empresa líder **PRICEWATERHOUSECOOPERS SERVIÇOS PROFISSIONAIS LTDA** com filial no endereço no Setor Hoteleiro Sul, Quadra 06, Conjunta A, Bloco C, Sala 823, Asa Sul, Distrito Federal, CEP 70316-109, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 02.646.397/0003-80, licitante na Concorrência supracitada, por seu representante legal, vem, respeitosamente, perante esta r. Comissão, com fulcro no art. 109, inciso I, alínea “a”, da Lei Federal n.º 8.666/93, bem como no item 22.1 do Edital em epígrafe, apresentar tempestivamente

RECURSO ADMINISTRATIVO

em face da r. decisão da Comissão Permanente de Licitação, que tornou público o resultado de habilitação, requerendo digne-se V.Sa. determinar o regular processamento das inclusas razões de fato e de direito em anexo.

Termos em que,
Pede Deferimento.

Brasília (DF), 02 de setembro de 2014.

CONSÓRCIO PWC/STRATEGY&/EACE/TECNOSOLO

Maurício Ferreira Sobrinho
Procurador



CONCORRÊNCIA nº 01/2014

RECORRENTE: CONSÓRCIO PWC/STRATEGY&/EACE/TECNOSOLO

DAS RAZÕES QUE ENSEJAM O PRESENTE RECURSO ADMINISTRATIVO

I - DA TEMPESTIVIDADE

A recorrente foi intimada da decisão proferida por essa r. Comissão Permanente de Licitação, por meio de correio eletrônico datado em 26 de agosto de 2014, com o resultado de julgamento dos documentos de habilitação.

Desta feita, a contagem do prazo para a apresentação do recurso consubstancia-se no artigo 110, parágrafo único, da Lei Federal 8.666/93, excluindo-se o primeiro dia e incluindo-se o do vencimento, logo, **o prazo para a apresentação do Recurso Administrativo faz-se tempestivo**, tendo como termo inicial o dia útil seguinte ao da ciência, dia 27 de agosto de 2014, e termo final, **o dia 02 de setembro de 2014**.

II - DOS FATOS

A Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC/PR, por meio de sua Comissão Permanente de Licitação, fixou a abertura do certame licitatório, através do Edital da Concorrência nº 01/2014, objetivando a contratação de empresa e/ou consórcio de engenharia consultiva especializada para execução de serviços técnicos de assistência e subsídio de informações às atividades da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC/PR, no monitoramento e acompanhamento da aplicação dos recursos provenientes do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC nos programas de investimentos em obras e serviços de competência da SAC/PR.

A recorrente, na qualidade de empresa especializada na prestação dos serviços objeto do presente processo licitatório, apresentou seus documentos de habilitação, proposta técnica e proposta de preço, nos exatos termos constantes do referido Edital.

Após abertura e análise dos documentos de habilitação apresentados para o presente certame, essa r. Comissão Permanente de Licitação divulgou o resultado de julgamento com a habilitação das seguintes empresas: (i) Instituto de Transporte Aéreo do Brasil – ITA BRASIL, (ii) Consórcio Aeroportos Brasileiros e (iii) Consórcio PwC/STRATEGY&/EACE/TECNOSOLO.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'P' followed by a smaller, more complex flourish.

Ocorre que, *data venia*, essa r. Comissão equivocou-se na apreciação dos documentos do licitante Instituto de Transporte Aéreo do Brasil – ITA BRASIL e do Consórcio Aeroportos Brasileiros, razão pela qual não restou alternativa senão a interposição do presente recurso, visando a sua reforma, pelas razões de fato e de direito a seguir expostas.

III - DAS RAZÕES DO RECURSO:

3.2 Da habilitação da licitante ITA Brasil:

Após análise dos documentos de habilitação apresentados pela empresa ITA Brasil essa r. Comissão Permanente de Licitação decidiu por habilitá-la no presente do certame. Ocorre, entretanto, que a recorrida deixou de cumprir uma das principais normas editalícias, o que impede a sua habilitação na presente licitação, senão vejamos:

A) Da ausência de qualificação técnica pertinente com objeto do Edital:

Dentre os documentos de habilitação, a empresa licitante deveria comprovar experiência em execução dos serviços objeto semelhante ao Edital (subitem 8.2.4.1), que consiste em trabalhos de engenharia consultiva especializada para execução de serviços técnicos de assistência e subsídio de informações às atividades da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC/PR, no monitoramento e acompanhamento da aplicação dos recursos provenientes do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC nos programas de investimentos em obras e serviços de competência da SAC/PR.

Em complemento à norma acima, em retificação a resposta ao questionamento constante na 3ª ata de divulgação de respostas, a r. Comissão detalhou as experiências que deveriam, necessariamente, conter nos atestados de capacidade técnica:

Correção da resposta para o 1º Questionamento da Segunda Ata Questionamento apresentado: Quanto aos documentos de Habilitação Item 8.2.4 - Qualificação Técnica, solicitamos esclarecimento de quais atestados deverão ser apresentados para habilitação da proponente, uma vez que tal não está claro no edital.

Resposta Anterior: A proponente deverá comprovar experiência mínima de 3 (três) anos, ininterruptos ou não, no mercado de construção civil na área de pavimentação e edificação predial, por meio de atestado de capacidade técnica com registro no CREA.

Nova Resposta: A proponente deverá comprovar que está habilitada e capacitada para exercer atividade pertinente ao objeto desta licitação por meio de atestados contendo as experiências abaixo relacionadas:

a) gerenciamento e/ou assessoria e/ou coordenação de obras na área de infraestrutura de transportes;

b) execução em elaboração de projetos de engenharia e/ou supervisão na área de transportes;

c) execução em elaboração de estudos de implantação e/ou viabilidade de projetos na área de transportes. Grifo nosso.

Em flagrante descumprimento as exigências do Instrumento Convocatório, verificamos que os atestados de capacidade técnica apresentados pela recorrida ITA Brasil não atendem os requisitos editalícios, motivo pelo qual devem ser desconsiderados do presente certame. Explica-se:

Nenhuns dos documentos acostados à proposta fazem menção a gerenciamento/assessoria/coordenação de obras na área de infraestrutura de transportes. Não é possível constar a execução ou a descrição de qualquer projeto relacionado a gerenciamento.

De acordo com os ditames constantes no Edital, uma grande parte do trabalho a ser desenvolvido será o monitoramento do andamento das obras e criação de mecanismos específicos de controle das obras que se darão em todo o Brasil, fato pelo qual é indispensável que a empresa possua capacitação técnica e experiência no campo de supervisão/monitoramento de obras de infraestrutura de transportes o que não acontece.

A recorrida apresenta apenas atestação técnica de projeto e estudos de implantação, não tendo qualquer experiência em acompanhamento e execução de macro programas de gerenciamento de obras de infraestrutura de transportes.

Os atestados descrevem a execução dos serviços da seguinte maneira:

“Fundo Iguaçu – fls. 794

(...) serviços relativos ao Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu que consistiram em Elaboração de Projeto de Construção de novas pistas de pouso e de taxi e ampliação de componentes.”

“Fundo Iguaçu – fls. 797

(...) serviços relativos ao Aeroporto Internacional de Foz de Iguaçu que consistiram em Elaboração de Projeto Aeroportuário de ampliação, plano diretor, estudo de viabilidade técnica e econômica da ampliação aeroportuária, plano de zoneamento de ruído e plano de zona de proteção.”

“Multiterminais – fl. 800

(...) objeto a consultoria e assessoramento relativos ao Aeroporto Regional da Zona da Mata – MG, abrangendo: a análise de viabilidade técnica e econômica do empreendimento e do sítio aeroportuário, a elaboração do Projeto de Configuração da Localização dos Componentes Essenciais aos Terminais de Passageiros e Cargas, a elaboração do Projeto Básico de Revisão e Reconstrução da Torre de Controle, incluindo as partes de arquitetura, estrutura, instalações hidro sanitárias, instalações elétricas, telefonia de segurança, dimensionamento e Projeto as Seção Contra

Incêndio, Projeto de Sinalização Horizontal e Vertical e relatório gerencial do empreendimento do Aeroporto Regional da Zona da Mata.”

Constata-se, conforme acima elucidado, que os atestados emitidos pelo Fundo Iguaçu e Multiterminais devem ser desconsiderados do processo licitatório por não fazerem menção a gerenciamento/assessoria/coordenação de obras na área de infraestrutura de transportes, serviço que foi expressamente exigido pelo Edital.

É sabido que a especificidade da natureza dos atestados deve comprovar, na medida exata, a capacidade da empresa para prestar o objeto da licitação. Assim, se repudia qualquer documento incompleto, errôneo e imperfeito.

Nesse raciocínio, destaca-se importante julgado do Tribunal de Contas da União:

Qualificação técnica é a comprovação documental da idoneidade técnica para a execução do objeto do contrato licitado, mediante a demonstração de experiência anterior na execução de contrato similar e da disponibilidade do pessoal e dos equipamentos indispensáveis. Consiste no domínio de conhecimentos e habilidades teóricas e práticas para execução do objeto a ser contratado, abrangendo, inclusive, a situação da regularidade em face de organismos encarregados de regular determinada profissão. – grifamos (Acórdão 2391/2007).

No mesmo condão, o doutrinador Sérgio Resende de Barros consigna que¹:

“Ora, uma tal exigência de comprovação referida especificamente a características, quantidades e prazos, somente poderá ser atendida por atestados ou certidões que sejam também especificamente detalhados, o suficiente para satisfazê-la. Esse detalhamento é necessário, indispensável, sob pena de não se atender à Lei. Aliás, agiu bem o legislador nesse ponto, pois a generalidade é incompatível com a comprovação. Afirmações genéricas e abstratas provam muito pouco. Toda prova realmente eficaz é específica e concreta: contém e demonstra particularidades suficientes para identificar e comprovar o fato a que se destina provar.

De acordo com os argumentos anteriormente explicitados, constata-se que os atestados de capacidade técnica apresentados pela recorrida não estão aptos para comprovação da experiência técnica da licitante, por não ser completamente compatível com o escopo exigido no Edital.

¹ Trechos extraídos do artigo “Os Atestados na Licitação”, publicado por Sérgio Resende de Barros. Disponível em <http://www.srbarros.com.br/pt/os-atestados-na-licitacao.cont>.

Por tais motivos resta claro que os mencionados documentos devem ser desconsiderados do presente certame. Nesse sentido, é de notório conhecimento que a apresentação de documentos em desacordo com os ditames do Edital enseja a inabilitação da licitante, em razão do princípio da vinculação ao edital. Inclusive, esta é a orientação do TCU²:

“Licitante que deixar de fornecer, dentro do envelope de habilitação, quaisquer documentos exigidos ou apresentá-los em desacordo com o estabelecido no ato convocatório ou com irregularidades será considerado inabilitado”. (grifamos)

Diante do exposto, considerando que os atestados apresentados pela recorrida ITA Brasil não possuem pertinência completa com o objeto editalício, os documentos devem ser desconsiderados do certame, com a consequente inabilitação da licitante pela ausência de comprovação de experiência técnica requerida no subitem 8.2.4.1 do Edital.

B) Da imparcialidade na participação:

Segundo consta no Estatuto Social da empresa ITA Brasil, trata-se de uma associação de empresas e não de uma simples empresa privada de consultoria ou engenharia.

Nesse diapasão, o artigo 18 do Estatuto Social aduz que:

“Art. 18 – São direitos dos associados:

I – votar e ser votado;

II – receber cópias das publicações editadas pelo ITA-Brasil;

III – receber comunicação prévia sobre todos os eventos promovidos;

IV – participar, através de representantes credenciados, de todos os eventos técnicos promovidos;

V – usufruir de todas as facilidades obtidas pelo ITA Brasil em convênios por esta firmados com entidades ou empresas”. – Grifo Nosso

De acordo com o indicado, há clara uma clara violação na imparcialidade da presente licitação, o ITA Brasil é obrigado a divulgar a todos os seus associados as informações correlatada ao certame e, em caso de vitória, de todo o contrato.

Ora, a possível contratada terá acesso a informação classificada que será protegida por termo de confidencialidade, bem como terá acesso a informações que poderão permitir concorrência desleal de empresas associadas da ITA Brasil com relação a outras do mercado.

² (Licitações e contratos: orientações e jurisprudência do TCU /Tribunal de Contas da União. – 4. ed. rev., atual. e ampl. – Brasília: TCU, Secretaria-Geral da Presidência: Senado Federal, Secretaria Especial de Editoração e Publicações, 2010 – Pg. 469).

Para tentar amenizar a questão, a recorrida ITA Brasil deveria ter apresentado a lista de todos os seus associados com a respectiva demonstração de que estes não têm qualquer conflito com a presente licitação.

Com uma simples análise nas atas é possível identificar 3 sócios que podem ser beneficiadas com a possível contratação:

ADP – Arquitetura Design e Planejamento é uma empresa de projetos de engenharia, para a qual não se sabe se estará participando de projetos atuais ou futuros relacionados aos aeroportos escopo do presente contrato, que venha a beneficiar com informação privilegiada obtida junto da ITA Brasil no presente contrato, repassando a informação para os seus clientes e comprometendo a execução de serviços futuros.

O mesmo poderá acontecer com a ESA Engenharia e Sistemas, que, inclusive, de acordo com o indicado no seu sítio eletrônico³, efetua instalação/obra de aeroportos.

Mais grave ainda é o caso da empresa Pégasus Empreendimentos Aeroportuários, que aparenta ser uma empresa de investimentos em aeroportos, o que, conseqüentemente, comprometerá a imparcialidade na execução do contrato.

Assim sendo, numa análise simples e objetiva ao Estatuto Social da ITA Brasil não há garantia da isenção da empresa, pois a mesma é obrigada a divulgar todas as suas atividades e produtos desenvolvidos aos seus associados, os quais não é possível sequer saber quantos são hoje ou serão no futuro durante o decorrer do contrato, nem as ramificações que ocorrem entre a ITA Brasil, empreiteiros, empresas de investimentos aeroportuários ou outras que não são possíveis de identificar e que possam se beneficiar direta ou indiretamente através da ITA Brasil.

Tem-se, inclusive, a possibilidade de todos os associados (diga-se empresas) exigir da direção do ITA Brasil participar do processo de assessoria à SAC/PR, conforme inciso IV do artigo 18, do Estatuto, o que evidencia sua impossibilidade em participar do certame.

Diante do exposto, requer-se a inabilitação da recorrida ITA Brasil, em razão da sua constituição de associação afetar diretamente a parcialidade na execução do contrato, contrariando os princípios da isonomia, legalidade e impessoalidade.

³ Disponível no endereço eletrônico < <http://www.esasistemas.com.br/BASICFrameset2.htm> > acessado no dia 01 de setembro de 2014.

3.2 Do Conflito de interesse na participação do Consórcio Aeroportos Brasileiros:

O objeto do presente certame compreende na realização de serviços de Apoio e Assessoramento a SAC/PR no monitoramento e acompanhamento a SAC/PR no monitoramento e acompanhamento da aplicação dos recursos provenientes do FNAC nos investimentos em infraestrutura aeroportuária de competência da SAC/PR.

Dentre as atividades a serem executadas, estão previstas as seguintes etapas:

8.1.2.1 - Apoiar e assessorar a SAC/PR no desenvolvimento de mecanismos de gestão para monitoramento e acompanhamento da aplicação dos recursos provenientes do FNAC, pelo Órgão, nas obras com adoção de processos, normas, rotinas, padronizações e metodologias.

8.1.2.2 - Apoiar e assessorar a SAC/PR nos trabalhos de desenvolvimento de mapeamento dos processos, definição de fluxos de rotina otimizada e na elaboração de normas, de padronização e metodologias de processos a serem adotadas como ferramentas de apoio ao monitoramento e acompanhamento da aplicação dos recursos provenientes do FNAC, pelo Órgão, nas obras além dos procedimentos básicos para apoio e assessoramento aos estudos, anteprojetos e projetos de infraestrutura aeroportuária de competência da SAC/PR, onde deverá considerar no desenvolvimento dos trabalhos, a possibilidade de contemplar e obter dentro do produto final do sistema em forma de relatórios técnicos, as informações relacionadas ao apoio e assessoramento dos itens abaixo:

- a) identificação, planejamento e condução de pontos de controle;*
- b) padronização das informações necessárias à tomada de decisão;*
- c) elaboração de apresentações para divulgação dos Programas (...) dentre outras.*

Do mesmo modo, consta no apêndice VIII, anexo ao Edital, a lista de todos os aeroportos contemplados no programa de investimento, dentre eles estão compreendidos o Aeroporto de Brasília e o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante/RN.

Com base no escopo a ser executado e considerando as informações acima ressaltadas, entendemos que o Consórcio Aeroportos Brasileiros não poderia participar da presente licitação, pois uma das consorciadas, a ENGEVIX Engenharia S/A, possui impedimento legal para executar o projeto. Explica-se:

A empresa líder do Consórcio Aeroportos Brasileiros, ENGEVIX Engenharia S/A, faz parte do mesmo grupo econômico da INFRAVIX, sócia da SPE do Aeroporto de Brasília e do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante/RN, conforme é possível verificar no sítio eletrônico dos aeroportos (<http://www.bsb.aero/br/o-aeroporto/> e

<http://www.natal.aero.br/o-aeroporto/institucional/>, respectivamente) e conforme documento anexo ao presente recurso.

Para melhor entendimento, destaca-se a estrutura das empresas Jackson Group:



Conforme é possível vislumbrar, não há como admitir a participação de empresa que possui relação indireta com a concessionária de alguns dos aeroportos que serão objetos do serviço a ser executado. Vislumbra-se, assim, nítido impedimento no direito de participação.

A resposta ao questionamento nº 01, da 3ª ata de divulgação das respostas, evidencia a proibição de participação de empresa que possam vir a ser objeto de fiscalização/monitoramento por parte da empresa a ser contratada, *in verbis*:

1º Questionamento

É entendimento da proponente que conforme indicado no Item 3.3 do edital não existe qualquer impedimento à participação em consórcio, de empresas que tenham contrato em vigor com a SAC ou estejam elaborando os Anteprojeto dos Aeroportos regionais, uma vez que tal será inclusive uma maior valia para o processo visto já conhecerem as metodologias, programa em andamento e conhecimento de parte dos aeroportos, bem como à data da assinatura do presente contrato os Anteprojeto dos Aeroportos regionais estarão praticamente concluídos. Está correto o nosso entendimento?

Resposta: Não podem participar desta licitação empresas prestadoras de serviços para a SAC/PR (ou para o Banco do Brasil S.A., atuando em nome da SAC/PR) que possam vir a ser objeto de fiscalização/monitoramento por parte da empresa a ser contratada, inclusa a elaboração dos anteprojeto dos aeroportos regionais – Grifo nosso.

A empresa ENGEVIX, uma das consorciadas da licitante ora recorrida, está impedida de licitar, em respeito aos princípios da moralidade, da isonomia e da igualdade entre os licitantes, que são elementos basilares de toda e qualquer licitação.

Importante consignar, por oportuno, que em nenhum momento os aeroportos concessionados (no caso em questão, Aeroportos de Brasília e de São Gonçalo do Amarante/RN) foram excluídos da lista de Aeroportos incluídos no escopo licitado. Sendo assim, não há justificativa para afastar o conflito de interesses.

Esclarece-se, igualmente, que a resposta ao questionamento nº 6, da 3ª ata de divulgação da resposta, também não pode ser aplicada ao caso em comento. O referido questionamento aduz que:

6º Questionamento

A resposta Nº 10 da 1ª Ata de Divulgação de Respostas aos Questionamentos Formulados corrobora o entendimento da existência de conflito de interesse na participação de empresas que estejam participando da execução dos estudos, projetos e obras nos certames relativos ao Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos do PAC, tendo o Banco do Brasil como responsável pelos processos de aquisição e, dessa forma, essas empresas estão impedidas de participar da presente licitação. Assim, entendemos que as empresas que prestam serviços para a Infraero e Aeroportos concedidos também se encontram impedidas de participar do presente certame, haja vista a existência de conflito de interesse na execução dos serviços objeto do certame. Está correto nosso entendimento?

Resposta: *As empresas contratadas pela Infraero para execução de obras ou prestação de serviços que sejam, mesmo que em parte, financiadas com recursos provenientes do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), estão impedidas de participar da presente licitação. As empresas contratadas pelas Sociedades de Propósito Específico dos aeroportos concedidos (concessionárias) não estão impedidas de participar da presente licitação, porquanto o monitoramento e acompanhamento das obras e dos serviços de competência destas sociedades não integrem o objeto da presente concorrência. Vide resposta para os 1º e 5º Questionamentos desta Ata.*

Depreende-se da leitura acima, que as empresas contratadas pelas Sociedades de Propósito Específico – SPE não estão impedidas de participar da presente licitação, uma vez que a responsabilidade das obras é da empresa privada. No entanto, a empresa INFRAVIX é dona de parte da SPE, estando os aeroportos concedidos abrangidos pelo escopo editalício. Desse modo, teríamos uma empresa coligada, no caso a participante do certame ENGEVIX, a fiscalizar e supervisionar a coligada INFRAVIX, situação totalmente repudiada pela Administração Pública.

Não é outra senão a conclusão de que a empresa ENGEVIX é impedida de participar da licitação, ante ao evidente conflito de interesse. Além do que já citado anteriormente, para melhor embasar do impeditivo da recorrida, traz-se à baila a



individualização que algumas questões importantes que devem ser consideradas pela r. Comissão:

A) Da competência de investimentos da SAC:

Assim como anteriormente elucidado, o objetivo geral do futuro contrato é que a empresa/consórcio preste serviços técnicos de apoio e assessoramento à SAC/PR nas atividades de competência sobre investimentos de infraestrutura aeroportuária, conforme disposto no subitem 8.1.1.3 do Edital⁴.

Além da criação, todos os procedimentos necessários para o bom monitoramento e acompanhamento da aplicação dos recursos provenientes do FNAC, nos investimentos de infraestrutura aeroportuária de competência da SAC/PR, é escopo do certame a prestação de serviços técnicos de assessoramento à SAC/PR nas suas atividades de competência em investimentos.

Ou seja, no objeto é claro que estão incluídos todos os aeroportos regionais, aeroportos da Infraero e aeroportos concedidos, pelo que qualquer subsídio de apoio e/ou assessoramento que viesse a advir da ENGEVIX constituiria sempre uma nuance suspeita, pois é de momento impossível precisar se um determinado assessoramento que poderia influenciar na decisão da SAC estaria ou não a beneficiar direta ou indiretamente a sua coligada INFRAVIX.

Ademais, necessário salientar que A INFRAERO é detentora em 49% da SPE em todos os aeroportos concessionados, sendo que em todos os investimentos nos aeroportos concessionados tem que entrar com 49% do capital, pelo que é possível ver dos repasses do FNAC em 2013.

⁴ 8.1.1.3.- A empresa e/ou consórcio contratado deverá prestar serviços técnicos de apoio e assessoramento à SAC/PR nas suas atividades de competência sobre investimentos de infraestrutura aeroportuária, além de apoio ao monitoramento e acompanhamento das obras integrantes dos Programas de Investimentos de competência da SAC/PR



EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA 2013 - FNAC

R\$ 1,00

<i>Unidade Orçamentária</i>	<i>LOA + CRÉDITOS</i>	<i>EMPENHADO</i>	<i>LIQUIDADO</i>	<i>PAGO</i>	<i>RAP PAGO</i>
<i>Aviação regional/estadual</i>	<i>284.390.570</i>	<i>171.146.766</i>	<i>2.300.000</i>	<i>2.300.000</i>	<i>28.466</i>
<i>Aviação Federal</i>	<i>151.019.101</i>	<i>147.022.864</i>	<i>82.464.042</i>	<i>68.581.637</i>	<i>74.479.349</i>
<i>Aporte de capital - INFRAERO (Invest. Infraestrutura)</i>	<i>1.102.257.745</i>	<i>1.102.257.745</i>	<i>1.102.257.744</i>	<i>1.102.257.744</i>	<i>-</i>
<i>Aporte de capital - INFRAERO (SPE)</i>	<i>767.652.512</i>	<i>767.652.512</i>	<i>300.000.000</i>	<i>300.000.000</i>	<i>-</i>
<i>Demais(custeio e investimento)</i>	<i>55.662.899</i>	<i>18.959.522</i>	<i>5.278.153</i>	<i>5.257.591</i>	<i>601.660</i>
TOTAL	2.360.982.827	2.207.039.409	1.492.299.939	1.478.396.972	75.109.475

OBS.: Exceto Reserva de Contingência

Cabe citar a execução relativa ao aporte de capital na Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), o qual visou à continuidade das obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) dos aeroportos administrados pela Estatal, no valor de R\$ 1.102,3 milhões, e à participação da estatal no capital das Sociedades de Propósito Específico – SPE que administram os aeroportos concedidos de Campinas, Guarulhos e Brasília, no valor de R\$ 767,7 milhões.

Grande parte do financiamento da INFRAERO adveio de repasses do FNAC. Inclusive, aporte para a SPE (de referir que o monitoramento e aplicação dos fundos do FNAC é escopo do presente contrato), pelo que aqui se traduz claramente que a empresa contratada no presente contrato terá que fiscalizar em quais obras (mesmo que responsabilidade da SPE – 51% privada) serão ressarcidas por dinheiro publico/dinheiro do FNAC.

Podemos ainda analisar que, no caso da ENGEVIX ser a fiscal de todos estes repasses e sendo diretamente beneficiada a INFRAVIX, sócia da SPE, poderá dar apoio/assessoramento no sentido de favorecer um maior repasse para obras nos aeroportos da sua coligada INFRAVIX, o que é manifestamente uma afronta o fim propício de todo procedimento público.

SAC/PR:

B) Dos demais investimentos em aeroportos de competência da

Edital prevê:

Ainda de acordo com o escopo a ser executado, o subitem 8.1.14 do

*8.1.1.4 – O apoio e assessoramento pela empresa e/ou consórcio contratado à SAC/PR nos trabalhos de análise dos Estudos de Viabilidade Técnica, dos Estudos Preliminares e dos Anteprojetos a serem elaborados por empresas projetistas especializadas para os aeroportos regionais, bem como de novos sítios aeroportuários e **dos demais investimentos em aeroportos de competência da SAC/PR**. Terá como objetivo, auxiliar os servidores integrantes do Órgão nos trabalhos de verificação, análise e avaliação preliminar de conformidade com as diretrizes da SAC/PR, com os normativos das concessionárias, com as normas técnicas nacionais e internacionais e com os instrumentos regulatórios dos órgãos de controle. – Grifo nosso.*

O assessoramento/apoio da SAC/PR na tomada de decisão da escolha de novos aeroportos a concessionar, mesmo que bem embasada por estudos técnicos efetuados por outras empresas, estará sempre sobre suspeita, pois sempre existirá a possibilidade da ENGEVIX induzir o órgão na escolha de um Aeroporto que apresente a menor concorrência possível para a sua coligada INFRAVIX ou na escolha de um aeroporto que a INFRAVIX tenha interesse em participar da sua concessão.

C) Dos novos sítios aeroportuários:

Conforme acima destacado o subitem 8.1.1.4 do Edital também prevê apoio e assessoramento dos “Estudos Preliminares e dos Anteprojetos a serem elaborados por empresas projetistas especializadas para os aeroportos regionais, bem como de novos sítios aeroportuários e dos demais investimentos em aeroportos de competência da SAC/PR”.

Acontece que os aeroportos concessionados atuam hoje sobre as leis do mercado sendo concorrentes entre si na busca de novos voos, fidelização de companhias, e de todos os serviços que possam contribuir para um aumento do lucro.

O assessoramento/apoio da SAC/PR na tomada de decisão da escolha de novos sítios, mesmo que bem embasada por estudos técnicos efetuados por outras empresas, estará sempre sobre suspeita, pois sempre existirá a possibilidade da ENGEVIX induzir o órgão na escolha de um novo sítio que apresente a menor concorrência possível para a sua coligada INFRAVIX.

D) Da possibilidade de alterações societárias futuras:

Torna-se, ainda, mais gravoso a possibilidade da INFRAVIX pretender no futuro aumentar a sua posição na SPE através de impossibilidade da INFRAERO em conseguir financiar os seus 49% de participação.

Nesse caso, a ENGEVIX, ao assessorar/apoiar e monitorar/fiscalizar os repasses do FNAC, poderá induzir o órgão gerenciador SAC/PR na redução de repasses para a INFRAERO SPE. Em caso de novas obras nos aeroportos concessionados, a INFRAERO SPE poderá ficar numa situação em que não tem dinheiro para poder fazer face aos novos investimentos entrando em incumprimento na SPE, o que poderá conduzir a perda de posição na mesma, tendo como beneficiada a INFRAVIX coligada da ENGEVIX.

E) Da Concorrência entre os aeroportos:

Os Aeroportos concessionados são hoje concorrentes entre si e também com os aeroportos da INFRAERO. A ENGEVIX ao assessorar/apoiar nos repasses do FNAC para os aeroportos da INFRAERO poderá interferir na livre concorrência, pois qualquer parecer estará sempre sujeito a suspeita de favorecimento da INFRAVIX.

É uma afronta a todos os princípios a participação/habilitação da empresa ENGEVIX/consórcio com Arqueplan, uma vez que está claro a existência de um conflito de interesses e possível favorecimento da sua coligada INFRAVIX.

Qualquer apoio/assessoramento relativo a qualquer aeroporto no Brasil poderá sempre conduzir/induzir um possível favorecimento do seu grupo controlador, quer em termos de concorrência entre aeroportos, escolha de novos sítios, possível limitação da ação da sua parceira na SPE INFRAERO, podendo lesar o bem público.

Apenas a título de exemplificação, ressalta-se que um dos Aeroportos Regionais que está previsto na intervenção no âmbito do pacote de Aeroportos Regionais é o Aeroporto de Anápolis que fica localizado a aproximadamente 150 quilômetros do Aeroporto de Brasília. A ENGEVIX, caso fosse a contratada, iria dar apoio/assessoramento na decisão da SAC/PR na escolha dos cenários de intervenção para este Aeroporto e respectivos investimentos. Dada a proximidade deste aeroporto com o Aeroporto de Brasília, se o cenário escolhido permitir o crescimento considerável do Aeroporto, bem como a captação de novos voos e eventualmente tornar-se um HUB de conexão, como é hoje o Aeroporto de Brasília, poderá ser certamente uma ameaça concorrencial ao Aeroporto de Brasília.

Nesse caso, a ENGEVIX, uma vez que faz parte do mesmo grupo econômico da INFRAVIX, sócia da SPE do Aeroporto de Brasília, poderá por natureza lógica a defender posição que favoreça a sua coligada INFRAVIX, pois o crescimento de um aeroporto concorrente em local próximo poderá significar perdas de muitos milhões para a INFRAVIX.

F) Do impedimento legal:

A Lei 8.666, em seu artigo 9º, inciso I, dispõe sobre uma das formas de impedimento na participação de licitação, *in verbis*:

Art. 9º Não poderá participar, direta ou indiretamente, da licitação ou da execução de obra ou serviço e do fornecimento de bens a eles necessários:

I - o autor do projeto, básico ou executivo, pessoa física ou jurídica;

Em adição, o § 3º do mesmo artigo considera, como participação indireta, “a existência de qualquer vínculo de natureza técnica, comercial, econômica, financeira ou trabalhista entre o autor do projeto, pessoa física ou jurídica, e o licitante ou responsável pelos serviços, fornecimentos e obras, incluindo-se os fornecimentos de bens e serviços a estes necessários”.

Resume-se, com isso, que qualquer empresa que possua relação indireta com os serviços necessários à licitação, estará impedida de licitar, dada a sua condição vantajosa e ao seu nível de comprometimento.

O Administrador Público deve observar rigorosamente os princípios norteadores do procedimento licitatório, sobretudo os da moralidade, isonomia e impessoalidade, visando, dessa forma, a uma atuação administrativa voltada à satisfação de interesses coletivos.

Em especial, destaca-se o princípio da moralidade que pode ser definido como: “conduta dos licitantes e dos agentes públicos tem de ser, além de lícita, compatível com a moral, a ética, os bons costumes e as regras da boa administração”⁵.

Nessa mesma linha de raciocínio, é o ensinamento do jurista José dos Santos Carvalho Filho⁶,

“O direito condena condutas dissociadas dos valores jurídicos e morais. Por isso, mesmo quando não há disciplina legal, é vedado ao administrador

⁵ Licitações e contratos: orientações e jurisprudência do TCU /Tribunal de Contas da União. – 4. ed. rev., atual. e ampl. – Brasília: TCU, Secretaria-Geral da Presidência: Senado Federal, Secretaria Especial de Editoração e Publicações, 2010 – Pg. 469

⁶ CARVALHO FILHO. José dos Santos. Manual de direito administrativo. 24. ed., rev., ampl. e atual. até 31/12/2010. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2011, p. 225.



conduzir-se de modo ofensivo à ética e à moral. A moralidade está associada à legalidade: se uma conduta é imoral, deve ser invalidada”.

Conclui-se, portanto, que o Consórcio Aeroportos Brasileiros não pode participar da presente licitação, pois uma das consorciadas, a ENGEVIX Engenharia S/A, possui impedimento legal para executar o projeto, o que afasta sua habilitação em atenção aos princípios da moralidade, isonomia e impessoalidade.

IV - DO PEDIDO

Diante de todo o exposto, e, com a certeza da eficiência e imparcialidade com que essa r. Comissão vem prestando seu papel no presente certame, a recorrente pede e espera, a **reconsideração** da decisão proferida no julgamento de habilitação, a fim de que as licitantes **Instituto de Transporte Aéreo do Brasil – ITA BRASIL e Consórcio Aeroportos Brasileiros** sejam inabilitadas do certame, com a consequente continuidade do presente processo licitatório.

Termos em que,
Pede Deferimento.

Brasília (DF), 02 de setembro de 2014.

CONSÓRCIO PWC/STRATEGY&/EACE/TECNOSOLO

Maurício Ferreira Sobrinho
Procurador