



GOVERNO DO ESTADO
RIO GRANDE DO SUL
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO,
GOVERNANÇA E GESTÃO

AVISO DE JULGAMENTO DE IMPUGNAÇÃO

Edital da Concorrência nº 0058/2025

Processo Administrativo nº 20/0400-0000708-9

Objeto: CONCESSÃO PATROCINADA PARA EXPLORAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPANSÃO DOS AEROPORTOS DE PASSO FUNDO.

Examinada a impugnação apresentada pela licitante interessada e, com fundamento na **NOTA TÉCNICA DCPPP-SERG** (fls. 50982-50990), **informa-se o CONHECIMENTO da impugnação**, por se tratar de manifestação tempestiva. No mérito, contudo, **decide-se pelo INDEFERIMENTO**, permanecendo inalterados os termos atualmente estabelecidos no certame.

Registra-se, ainda, que a Comissão procedeu à avaliação integral dos requisitos de admissibilidade, em estrita observância ao edital e à legislação aplicável.

**Comissão Permanente de Licitações
CELIC/RS**





2004000007089

Nome do documento: DECISAO_CPL_IMPUGNACAO_2.docx

Documento assinado por

Bianca Fernandes Pereira
Alexandre Costa Mercio
Mathias Cavaleri de Lima

Órgão/Grupo/Matrícula

SPGG / DELIC/CELIC / 4871421
SPGG / DELIC/CELIC / 167683001
SPGG / DELIC/CELIC / 4816811

Data

19/09/2025 14:42:45
19/09/2025 14:43:08
19/09/2025 15:01:20





À Central de Licitações da Subsecretaria da Administração (CELIC-RS)

Ref.: CRI 0058/2025 – Concessão dos aeroportos de Passo Fundo e Santo Ângelo

Assunto: Análise da Impugnação recebida em 17 de setembro de 2025, formulada pela empresa [REDACTED]

Prezados,

Apresentamos abaixo as considerações técnicas e jurídicas desta Secretaria da Reconstrução Gaúcha, acerca da impugnação apresentada, em epígrafe, como segue:

1. BREVE SÍNTESE DA IMPUGNAÇÃO

A Impugnante apresentou à Comissão Permanente de Licitação (“Comissão”), no dia 17 de setembro de 2025, Impugnação ao Edital da Concorrência, por entender que o *“edital em epígrafe e seus anexos (PEA, estudos de viabilidade, minuta contratual) não contemplam expressamente um conjunto de obrigações regulatórias inevitáveis, impostas pela ANAC, DECEA e RBACs, necessárias para garantir a operação de aeronaves da Gol e Latam em Passo Fundo e Santo Ângelo.”*

Ainda em linha com as alegações da Impugnante, seria necessária a inclusão de investimentos não previstos, quais sejam: (i) alargamento de pista; (ii) SCI; (iii) PAA; (iv) TPS/esteiras/ acessibilidade; e (v) drenagem/faixa/RESA, representando um suposto incremento mínimo de R\$ 46.000.000,00 (quarenta e seis milhões de reais), podendo alcançar até R\$ 73.000.000,00 (setenta e três milhões de reais).

Argumenta, ademais, que a não realização de tais investimentos poderia acarretar a perda de voos e de arrecadação dos Aeroportos, em razão da possibilidade de suspensão de operações pelas companhias aéreas, bem como a redução de receitas não tarifárias e questionamentos quanto à contraprestação mensal e sua efetividade diante da capacidade operacional dos Aeroportos.

Esclarecidas as razões da impugnação, passa-se à análise.

2. DO CONHECIMENTO DA IMPUGNAÇÃO



Esta SERG não teve acesso à data e à forma de apresentação de presente impugnação.

Assim, a Central de Licitações deve-se ater à análise ao prazo limite e forma indicada do instrumento convocatório (item 1.30do Edital) e na legislação aplicável (art. 164 da Lei Federal n.º 14.133/2021). Ademais, deve observar a devida instrução na forma do item 1.32, 1.32.1 e 1.32.2 do Edital.

Assim, caso cumpridos tais requisitos, opina-se pelo seu recebimento

3. DO MÉRITO DA IMPUGNAÇÃO

Nos termos já mencionados, a Impugnante sustenta ter identificado investimentos considerados necessários à operação dos Aeroportos, que, em suas palavras, configurariam obrigações regulatórias inevitáveis, impostas pela ANAC, DECEA e pelos RBACs. Os investimentos apontados pela Impugnante são:

“VI. IMPACTO ECONÔMICO-FINANCEIRO E DE ARRECADAÇÃO:

1. Estimativas de CAPEX adicional:

- *RWY 45 m (2 sítios): R\$ 20–30 milhões.*
- *SCI CAT 6 (2 sítios): R\$ 12–18 milhões.*
- *PAA (Santo Ângelo): R\$ 6–10 milhões.*
- *TPS/esteiras/acessibilidade: R\$ 4–8 milhões.*
- *Drenagem/faixa/RESA: R\$ 4–7 milhões.*

Total adicional provável: R\$ 46–73 milhões.”

Em continuidade, a Impugnante destaca os impactos jurídicos que, em seu entendimento, decorreriam da não revisão dos estudos e da conseqüente ausência de incorporação dos elementos por ela mencionados, destacando que tal omissão poderia ensejar riscos significativos à segurança jurídica do Contrato, ao adequado equilíbrio econômico-financeiro da Concessão e à conformidade regulatória do Projeto.

Em que pese o quanto apresentado pela Impugnante, tem-se que a bem da verdade não há que se falar em qualquer irregularidade na estrutura do Projeto, que acarrete a necessidade de revisão ou de ajuste, ou ainda que configure insegurança jurídica da Concorrência. É o que se demonstra a seguir.

3.1. Alargamento da pista para 45 metros



A impugnação não apresenta construção jurídica adequada delimitando quais os aspectos em que é argumentada a omissão do Edital.

Não obstante, infere-se que a omissão alegada incide na falta de previsão de investimento de alargamento de pista de 45 metros como dimensão mínima. Sem tais investimentos, alega que as empresas “Gol e Latam podem suspender voos regulares, por impossibilidade de operar com B737-800/A320”, aeronaves classificadas como código 4C.

Preliminarmente, necessário se faz um esclarecimento técnico, à luz do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC n.º 154, que disciplina os requisitos de projeto e operação dos Aeroportos:

- Pista com largura de 30 metros – apta à operação de aeronaves código 3C sem restrição e de aeronaves código 4C com restrição;
- Pista com largura de 45 metros – apta à operação de aeronaves código 4C sem restrição.

Dessa forma, verifica-se que os Aeroportos dispõem de condições para a operação de aeronaves 4C, desde que previamente autorizada pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, razão pela qual a alegação suscitada pela Impugnante não encontra respaldo técnico-regulatório.

Ademais, ressalte-se que o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA considerou pista de pouso e decolagem condizente com as características estabelecidas no Plano de Exploração Aeroportuária – PEA, ou seja, operação código 3C IFR NPA sem restrição, correspondente a largura de 30 metros. Tal abordagem está alinhada com a projeção de demanda definida em projeto, uma vez que o porte médio das aeronaves está compatível com aquelas classificadas como código 3C atualmente disponíveis na frota brasileira.

Conforme previsto no PEA, a operação irrestrita deve se limitar às aeronaves código 3C, sendo a operação de aeronaves código 4C admitida apenas com restrições e mediante autorização dos órgãos competentes. Nesse sentido, o PEA regra que:

7.8. A Concessionária deverá realizar todas as adequações necessárias para



que os aeroportos se adequem aos requisitos regulamentares de projeto: código de referência de operação “IFR 3C NPA”; pista de aproximação de não-precisão, tanto para operações diurnas quanto noturnas, até o 36º mês da Concessão.

De outro lado, a operação 4c irrestrita fica a critério e risco da concessionária.

Em outras palavras, a pista comporta operação de aeronaves 4C pelas companhias aéreas observadas as especificidades e restrições regulatórias, sendo que o Projeto permanece plenamente viável, inexistindo qualquer vício ou omissão que comprometa sua exequibilidade.

Assim, conclui-se que não há qualquer irregularidade nos estudos ou nos documentos da Concorrência em relação à operação dos Aeroportos, tampouco evidencia-se a necessidade de alargamento da pista, razão pela qual o ponto levantado pela Impugnante não merece prosperar.

3.2. SCI

Nos termos da Impugnação apresentada, não é possível identificar, de forma clara e objetiva, qual seria o ponto específico de questionamento levantado pela Impugnante, tampouco ao quê se referem os valores por ela destacados como investimentos omissos em SCI.

De toda forma, a partir das informações que se pode extrair do referido documento, observa-se que a Impugnante faz menção a ambos os SCI's como sendo Categoria 6.

Todavia, conforme estabelece o Plano de Exploração Aeroportuária – PEA, o Aeroporto Santo Ângelo é classificado como Categoria I, enquanto o Aeroporto de Passo Fundo possui classificação Categoria 6, observado o que disciplina o RBAC n.º 153, editado pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, veja-se:

“3.5. A Concessionária será responsável por manter e prover os serviços e a infraestrutura, bem como todo o quanto necessário, conforme a regulamentação vigente, sendo responsável por todos os



custos relacionados à Seção de Combate a Incêndio - SCI, em razão da operação dos Aeroportos de Passo Fundo e de Santo Ângelo.

3.5.1. Especificamente para o Aeroporto de Santo Ângelo, a Concessionária deverá prover a infraestrutura da SCI e os serviços necessários para, no mínimo, categoria CAT I, conforme classificação do RBAC 153, desde o início da Concessão.

3.5.2. Especificamente para o Aeroporto de Passo Fundo, o Poder Concedente deverá prover infraestrutura para SCI de, no mínimo, categoria CAT 6, conforme classificação do RBAC 153, a partir do início da Concessão. A Concessionária deverá prover a manutenção da SCI e dos serviços necessários para, no mínimo, categoria CAT 6, conforme classificação do RBAC 153, ao longo de toda concessão.”

Ainda, especificamente em relação à infraestrutura do Aeroporto de Santo Ângelo, rememora-se que os custos estão vinculados ao Aporte Público a ser pago pelo Poder Concedente à futura Concessionária, nos termos do que dispõe o Anexo 9 do Contrato de Concessão.

No que se refere à infraestrutura do Aeroporto de Passo Fundo, observa-se, à luz do Item 3.5.2 do Plano de Exploração Aeroportuária, que compete ao Poder Concedente promover a adequação necessária para atendimento, no mínimo, à Categoria 6.

Por fim, quanto aos equipamentos destinados à operação do SCI, verifica-se que, em observância ao porte e à demanda de cada um dos Aeroportos, deverão ser disponibilizados, no mínimo, 1 (um) caminhão de combate contra incêndio para o Aeroporto de Santo Ângelo e 2 (dois) caminhões para o Aeroporto de Passo Fundo, equipamentos estes que já compõem o rol de bens reversíveis da Concessão e considerados no modelo econômico-financeiro da modelagem referencial.

Assim, verifica-se que, nos termos do que restou esclarecido, a estrutura geral dos SCIs já se encontra contemplada nos estudos que subsidiaram a modelagem da Concessão, razão pela qual não há que se cogitar a necessidade de revisão dos documentos da Concorrência.

3.3. PAA (Santo Ângelo)



O Contrato de Concessão e o Plano de Exploração Aeroportuária, determinam que:

Contrato:

“11.5. A Concessionária poderá celebrar com terceiros contratos que confirmam o direito de construir, manter ou utilizar, pátios, hangares, áreas de permanência, hangaragem, abastecimento de combustíveis com vistas ao atendimento dos operadores de aviação geral.”

PEA:

“7.6. A Concessionária deverá disponibilizar áreas e acesso às empresas de fornecimento e/ou revenda de combustíveis de aviação, a fim de que haja, de forma direta ou mediante parceria com empresas de abastecimento, o fornecimento de combustíveis de aviação nos Aeroportos, observado o regramento específico do setor, em até 12 (doze) meses contados da Data de Eficácia.”

Nestes termos, da análise dos documentos editalícios, constata-se que não há qualquer obrigação de que a futura Concessionária realize investimentos diretamente relacionados à construção do Posto de Abastecimento de Aeronaves – PAA, cabendo, tão somente, assegurar a disponibilização de áreas adequadas às empresas distribuidoras e/ou revendedoras de combustíveis de aviação, de modo a viabilizar o efetivo fornecimento do insumo.

A edificação do PAA, como ocorre nos Aeroportos Federais e, a título exemplificativo, nos Aeroportos Regionais do Estado de São Paulo, pode ser promovida pelas próprias distribuidoras ou revendedoras, cabendo à futura Concessionária apenas a análise das condições comerciais que nortearão a exploração dessa atividade.

No caso específico do Aeroporto de Santo Ângelo, a obrigação atribuída à futura Concessionária restringe-se à preparação do lote, com execução de terraplenagem e implantação da infraestrutura básica necessária, sendo certo que a instalação das edificações, equipamentos e demais sistemas operacionais do PAA, em regra, constituem responsabilidade das distribuidoras e/ou revendedoras que irão explorar a atividade no local.



Ademais, existem alternativas operacionais ao abastecimento, diversas da construção do PAA, como, exemplificativamente, o fornecimento por meio de unidades móveis (carretinhas), cuja implementação deverá ser avaliada pela futura Concessionária em conjunto com as distribuidoras e revendedoras interessadas.

Diante do exposto, reafirma-se que o ponto levantado pela Impugnante não merece prosperar, na medida em que a obrigação de construir o PAA não se encontra prevista nos documentos editalícios, limitando-se a responsabilidade da Concessionária a assegurar as condições de viabilidade para o fornecimento de combustível no Aeroporto de Santo Ângelo.

3.4. TPS/esteiras/acessibilidade

Conforme dispõe o item 7.2 do Anexo 2 do Contrato de Concessão, os investimentos obrigatórios a serem realizados pela futura Concessionária que estão vinculados ao Aporte Público são os seguintes:

Aeroporto	MARCO FÍSICO DA ENTREGA – PARCELA
Santo Ângelo	Terminal de Passageiros (TPS)
Santo Ângelo	Pistas de Táxi C (PTR C)
Santo Ângelo	Pátio de Aeronaves 2 (PPA 2)
Santo Ângelo	Implantação de Nova SCI
Santo Ângelo	Abastecimento de Energia Elétrica
Passo Fundo	Terminal de Passageiros (TPS)
Passo Fundo	Pistas de Táxi D (PTR D)
Passo Fundo	Pátio de Aeronaves (PPA 2)
Passo Fundo	Abastecimento de Energia Elétrica

No que se refere especificamente ao Terminal de Passageiros – TPS e à sua acessibilidade, verifica-se que os valores correspondentes se encontram expressamente vinculados ao Aporte Público, nos termos do Anexo 9 do Contrato de Concessão, conforme pode-se observar da tabela acima.



Ademais, eventuais alterações de *layout* nos terminais de ambos os aeroportos foram devidamente contempladas no CAPEX, assim como a aquisição de novas esteiras de bagagem, conforme demonstrado nas planilhas D02.01.01.02_TPS – Edificação e D02.01.01.03_TPS – Equipamentos.

Cumprido destacar, ainda, que reformas nos terminais e a manutenção dos equipamentos foram incorporadas aos valores destinados a Reinvestimento em Ativos, de forma a assegurar a plena funcionalidade e adequação da infraestrutura ao longo da vigência contratual.

Diante de tais previsões, evidencia-se, uma vez mais, que os argumentos levantados pela Impugnante não encontram respaldo, tendo em vista que os investimentos questionados foram devidamente considerados no modelo econômico-financeiro que subsidiou a Concorrência, não havendo omissão.

3.5. Drenagem/faixa/RESA

Os valores referentes à drenagem da faixa de pista e RESAs – encontram-se expressamente contemplados no CAPEX, conforme demonstrado na planilha de preços D01.01.01_PPD 1, o que evidencia que tais custos foram devidamente previstos e considerados nos estudos que subsidiaram a modelagem da Concorrência.

Assim, resta inequívoco que não há qualquer fundamento técnico ou jurídico que justifique a revisão ou o ajuste dos documentos da Concorrência, não havendo omissão.

3.6. Da adequada alocação da matriz de riscos

Em sintonia com a fundamentação legal e a jurisprudência listada na impugnação, verifica-se, quanto aos assuntos tratados acima, a minuta de contrato aloca à concessionária, dentre outros, os seguintes riscos:

Seção II – Dos Riscos da Concessionária

5.3. Observado o disposto no item 5.2., constituem riscos suportados exclusivamente pela Concessionária: ...

5.3.5. Não efetivação da demanda projetada ou sua redução por qualquer motivo,



inclusive se decorrer da implantação de novas infraestruturas aeroportuárias dentro ou fora das áreas de influência dos Aeroportos, com exceção apenas do disposto no item 5.2.5.; ...

5.3.7. Investimentos, custos ou despesas adicionais necessárias para o atendimento do PEA ou de quaisquer das obrigações contratuais, do nível de serviço estabelecido e da qualidade na prestação dos serviços previstos no Contrato; ...

5.3.22. Impossibilidade de atingimento das capacidades do Sistema de Pistas, quando não decorrente de decisão ou omissão de entes públicos; ...

5.3.29. Custos incorridos na reforma, melhoria e manutenção de ativos recebidos pela Concessionária, necessários para adequada prestação do serviço; ...

5.4. A Concessionária declara:

5.4.1.1. ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no Contrato; e

5.4.1.2. ter levado tais riscos em consideração na formulação de sua Proposta e assinatura do Contrato de Concessão.

Pelo trazido, tem-se que a presente licitação não apresenta omissão quanto à adequada alocação de riscos, em especial quanto a eventuais riscos de demanda, custos adicionais e capacidades do Sistema de Pistas.

4. CONCLUSÃO

Diante de todo o exposto, verifica-se que os argumentos apresentados pela Impugnante não encontram respaldo técnico, jurídico ou regulatório capaz de justificar a revisão dos estudos de viabilidade ou a alteração dos documentos editalícios da Concorrência.

Nestes termos, recomenda-se o conhecimento da Impugnação apresentada pela [REDACTED], caso cumpridos os requisitos legais e editalícios e, no mérito, o seu indeferimento integral.



[REDACTED]

ILUSTRÍSSIMO(A) SENHOR(A) PRESIDENTE DA COMISSAO PERMANENTE DE
LICITAÇÃO DA SUBSECRETARIA DA ADMINISTRAÇÃO CENTRAL DE LICITAÇÕES –
CELIC/RS

Ref.:

SPGG/DELIC/CELIC/4871421

Concorrência n.º 0058/2025

Impugnante: [REDACTED]

Assunto: Impugnação por omissão de obrigações regulatórias e desequilíbrio da matriz de riscos

[REDACTED]
pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº [REDACTED]

[REDACTED] por seu advogado e representante legal *in fine* assinados (*ut* instrumento de contrato social anexo), vem, respeitosa e tempestivamente, à presença de Vossa Senhoria, apresentar:

**IMPUGNAÇÃO AO EDITAL DE LICITAÇÃO
CONCORRÊNCIA Nº 0058/2025 – CELIC|RS**

I. DA TEMPESTIVIDADE E LEGITIMIDADE:

A presente impugnação é tempestiva e encontra amparo nos arts. 164 e 165 da Lei 14.133/2021, que garantem a qualquer interessado o direito de questionar ilegalidades ou irregularidades do edital, visando preservar a competitividade, isonomia e segurança jurídica do certame.



[REDACTED] operadora especializada em serviços aeroportuários, possui capacidade técnica e interesse direto, já que a participação no certame exige clareza absoluta sobre as obrigações de investimento e a alocação de riscos.

II. SÍNTESE DA MATÉRIA:

O edital em epígrafe e seus anexos (PEA, estudos de viabilidade, minuta contratual) não contemplam expressamente um conjunto de **obrigações regulatórias inevitáveis, impostas pela ANAC, DECEA e RBACs, necessárias para garantir a operação de aeronaves da Gol e Latam em Passo Fundo e Santo Ângelo.**

A omissão gera três efeitos:

1. **Desequilíbrio econômico-financeiro**, com CAPEX adicional estimado em até R\$ 70 (setenta) milhões não precificados;
2. **Risco e insegurança jurídicos**, pois tais custos podem ser tratados como risco ordinário do concessionário, fragilizando qualquer pleito de reequilíbrio;
3. **Risco operacional e arrecadatário**, pela iminente perda de voos caso as obras não sejam executadas.

III. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL:

1. **Lei 8.987/1995 (Concessões Comuns)**

O art. 23, § 1º, dispõe que o contrato deve conter as condições relativas a "qualidade, expansão e modernização" do serviço.

"Constituem cláusulas essenciais dos contratos de concessão as que estabeleçam: (...) condições em que será realizada a prestação do serviço, observadas as normas técnicas aplicáveis."



A ausência de detalhamento sobre RWY 45 m, SCI CAT 6, PAA e demais itens compromete a validade do edital.

2. **Lei 11.079/2004 (PPP)**

O art. 5º, III, determina que o contrato deve prever "**a repartição objetiva de riscos entre as partes**". Sem previsão contratual, o risco regulatório certo é indevidamente transferido ao particular.

3. **Lei 14.133/2021**

O **art. 18** exige estudos técnicos preliminares adequados; o **art. 22** determina que o edital deve apresentar condições efetivas de execução. "**É vedado o uso do edital para incluir cláusulas que comprometam, restrinjam ou frustrem o caráter competitivo da licitação.**"

A omissão de custos inevitáveis equivale a **vício de competitividade**.

4. **Decreto 10.411/2020 (Análise de Impacto Regulatório – AIR)**

A AIR impõe a avaliação prévia dos efeitos regulatórios e custos associados. A **ausência de precificação das obrigações regulatórias contraria o dever de análise e publicidade do impacto**.

IV. **REGULAMENTAÇÕES ANAC / DECEA:**

- **RBAC 153 (Operação de aeródromos):** obriga o operador a assegurar "**níveis adequados de segurança operacional, incluindo combate a incêndio compatível com a categoria de aeronaves atendidas**".



- **RBAC 154** (Projeto e construção de aeródromos): determina dimensões mínimas de pista (RWY 45 m para aeronaves categoria C);
- **IS 153-100** (Instrução Suplementar): detalha os requisitos de faixa de pista, RESA, SCI e drenagem;
- **ICA 63-19 (DECEA)**: obriga que auxílios visuais e balizamento sejam mantidos em operação contínua.

Sem tais obras, a **ANAC não autoriza operações regulares** de **B737/A320**, acarretando perda de voos.

V. JURISPRUDÊNCIA DO TCU:

O Tribunal de Contas da União reitera a necessidade de clareza e proporcionalidade em editais:

“A ausência de informações claras e suficientes no edital sobre obrigações do contratado compromete a isonomia e a formulação de propostas, caracterizando vício de legalidade.”

(Acórdão TCU nº 585/2009 – Plenário)

“A modelagem econômico-financeira deve refletir a realidade do objeto; omitir custos certos e previsíveis viola o princípio da competitividade.”

(Acórdão TCU nº 1742/2016 – Plenário)

“É dever do gestor alocar riscos de forma objetiva e transparente, vedada a transferência implícita de riscos regulatórios ao particular.”

(Acórdão TCU nº 4788/2016 – Plenário)



VI. IMPACTO ECONÔMICO-FINANCEIRO E DE ARRECAÇÃO:

1. **Estimativas de CAPEX adicional:**

- RWY 45 m (2 sítios): R\$ 20–30 milhões.
- SCI CAT 6 (2 sítios): R\$ 12–18 milhões.
- PAA (Santo Ângelo): R\$ 6–10 milhões.
- TPS/esteiras/acessibilidade: R\$ 4–8 milhões.
- Drenagem/faixa/RESA: R\$ 4–7 milhões.

Total adicional provável: R\$ 46–73 milhões.

2. **Perda de voos e arrecadação:**

Sem tais investimentos:

- **Gol e Latam podem suspender voos regulares**, por impossibilidade de operar com B737-800/A320;
- **Perda imediata de receitas tarifárias** (embarque, pouso, permanência, armazenagem);
- **Perda de receitas não tarifárias** (lojas, estacionamento, locadoras, restaurantes);
- **Risco de questionamento sobre contraprestação estatal sem entrega efetiva de capacidade.**

VII. IMPACTO JURÍDICO:

- Omissão de custos regulatórios = insegurança jurídica contratual;
- Risco de tais custos serem enquadrados como "inerentes ao negócio", inviabilizando pedidos de reequilíbrio;

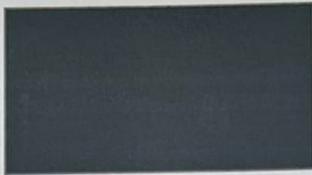


- Risco de fiscalização, imposição de readequação e multa, sem a respectiva responsabilidade solidária do CONTRATANTE;
- Ausência de matriz de riscos adequada viola art. 5º, III, da Lei 11.079/2004 e art. 22 da Lei 14.133/2021.

VIII. PEDIDOS:

Diante do exposto, com base nos fatos e fundamentos expostos, a Impugnante vem, *mui* respeitosamente, perante Vossa Senhoria, requerer o que segue::

1. **Conhecida e deferida a presente Impugnação;**
2. **Retificação do Edital/PEA para incluir expressamente:**
 - Alargamento das pistas (45 m) nos dois sítios.
 - SCI CAT 6 (2 CCIs, prédio, reservação).
 - PAA em Santo Ângelo.
 - Correções de drenagem/RESA.
 - Adequações de TPS/esteiras/bagagens.
3. **Alocação clara na matriz de riscos desses itens como risco público-regulatório**, com cobertura por aporte/reequilíbrio;
4. **Readequação do cronograma de aportes públicos**, priorizando a liberação para execução dos itens regulatórios críticos;
5. **Inclusão de cláusula de reequilíbrio automático para eventos regulatórios não previstos**, com metodologia de VPL neutro e prazos definidos;
6. **Seja republicado o edital, escoimados os vícios apontados;**



7. **Seja reaberto novo prazo para sessão de apresentação dos envelopes, respectivos propostas, garantias e demais documentos, bem como sessão pública da concorrência, respeitando-se o prazo mínimo legal.**

Termos em que,

Pede e espera deferimento.

, 17 de setembro de 2025.

