



VOTO

PROCESSO: 00058.521858/2017-02

INTERESSADO: INFRAMERICA CONCESSIONARIA DO AEROPORTO DE BRASILIA S/A

RELATOR: JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

1. INTRODUÇÃO

1.1. Consoante fundamentação apresentada pela SRA, os processos de revisão extraordinária dos contratos de concessão de infraestrutura aeroportuária federal têm o objetivo de recompor o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme estabelecido em sua na cláusula 6.20:

“6.20 Os procedimentos de Revisão Extraordinária objetivam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a fim de compensar as perdas ou ganhos da Concessionária, devidamente comprovados, em virtude da ocorrência dos eventos elencados no CAPÍTULO V- Seção I do Contrato, desde que impliquem alteração relevante dos custos ou da receita da Concessionária.”

1.2. Por sua vez, a cláusula 5.2 elenca os riscos suportados pelo Poder Concedente que poderão ensejar Revisão Extraordinária. Já a cláusula 6.25 prevê que a revisão extraordinária poderá ocorrer mediante solicitação da Concessionária:

“6.25. A Revisão Extraordinária ocorrerá de ofício ou **mediante solicitação da Concessionária.**”
(grifo nosso)

1.3. Neste ponto cabe ressaltar que a Lei 11.182 de 27 de setembro de 2005, em seu Artigo 8º, inciso XXIV atribuiu à ANAC poder para conceder ou autorizar a exploração da infra-estrutura aeroportuária, no todo ou em parte. O mesmo diploma legal reservou à Diretoria Colegiada dessa autarquia, indelegavelmente por meio do seu artigo 11, inciso IV, competência para conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária.

1.4. Isto posto, resta claro ser dever desse Colegiado manter as condições econômico-financeiras fixadas à época do edital, e para tanto, passemos à discussão de mérito pleiteada.

2. RAZÕES DO VOTO

a. Do pleito

2.1. Conforme relatado, o pleito em tela é o "Anexo 20 (Descumprimento de condicionantes na obtenção, em 2005, da licença de operação da 2ª pista de pouso e decolagem, por parte da INFRAERO)", no qual a Concessionária alega que antes da abertura do procedimento licitatório prévio à concessão, a Infraero obteve as devidas licenças junto ao órgão ambiental IBRAM (Licença Prévia nº 019/2002, Licença de Operação nº 320/2005 e renovação da Licença de Operação nº 115/2007), que estabeleceram como condicionante, a implementação do Sistema de Monitoramento de Ruído – SMR. Porém, segundo a

Concessionária, o sistema não atendia às normas e regras pertinentes, conforme evidenciado pelos autos de infração enviados pelo IBRAM (Instituto Brasília Ambiental) e recebidos pela Infraero.

2.2. Deste modo, a requerente afirma que, após estudo para verificar qual a melhor alternativa para adequação do SMR, optou-se por: I - contratar empresa para elaboração de projeto de monitoramento de ruído em observância ao RBAC nº 161; e II - adquirir equipamentos novos e mais modernos, pois entendeu ser uma opção mais vantajosa do que revitalizar o antigo parque.

2.3. Por fim, a concessionária alega que "*tendo em vista que a inadequação nas instalações e equipamentos tem origem anterior ao início das operações do aeroporto por parte da Concessionária e que ela não tinha ciência do que estava acontecendo quando participou da licitação, ela faz jus ao reequilíbrio econômico-financeiro*".

b. Das contrarrazões apresentadas pela SRA

2.4. Da leitura da NOTA TÉCNICA Nº 11(SEI)/2017/GERE/SRA, que indeferiu o pleito em primeira instância, temos que a Superintendência responsável informou que o pleito da Concessionária de ser ressarcida pelos custos decorrentes da verificação de passivos ambientais não conhecidos, em função dos riscos contratuais suportados exclusivamente pelo Poder Concedente não merecia prosperar, uma vez que a situação descrita no referido Anexo 20 do pleito não corresponderia ao risco previsto na Matriz de Risco do Contrato de Concessão como a requerente entendia. Para tanto, afirma a SRA que os passivos ambientais eram conhecidos antes mesmo da data de publicação do edital do leilão.

2.5. Neste sentido, a SRA esclarece que o descumprimento, pelo antigo operador aeroportuário, das condicionantes ambientais já conhecidas à época da publicação do edital de Concessão não está previsto no rol de riscos expressamente alocados ao Poder Concedente, devendo o mesmo ser suportado pela própria Concessionária, constituindo risco do negócio que a mesma optou livremente por explorar, conforme prevê o item 5.3 do contrato de concessão:

5.3 Salvo os riscos expressamente alocados ao Poder Concedente no Contrato, a Concessionária é exclusiva e integralmente responsável por todos os demais riscos relacionados a presente Concessão.

2.6. Por fim, conclui a SRA informando da responsabilidade da proponente (à época do leilão) de analisar diretamente as condições do complexo aeroportuário, lhe tendo sido facultado vistoriar o complexo aeroportuário de forma a averiguar o sítio e todos seus elementos, nos termos do Edital:

1.33. As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.

2.7. Nestes termos, o pleito fora negado em primeira instância pela SRA, e comunicado à concessionária por intermédio do Ofício nº 20(SEI)/2017/GERE/SRA-ANAC .

c. Do recurso hierárquico em apreciação

2.8. Conforme consta da NOTA TÉCNICA Nº 81(SEI)/2017/GERE/SRA, por intermédio da Carta s/nº, de 27 de janeiro de 2017, a Concessionária apresentou pedido de reconsideração em face do indeferimento de pedido de reequilíbrio econômico-financeiro, exarado na Nota Técnica nº 11(SEI)/2017/GERE/SRA, relativo ao Anexo 20 do pedido de Revisão Extraordinária que versa a respeito do descumprimento de condicionante ambiental na obtenção, em 2005, da licença de operação da 2ª pista de pouso e decolagem, por parte da Infraero.

2.9. No referido documento, a concessionária questiona o caráter público do passivo ambiental alegado, avançando no sentido de que as autuações do IBRAM em face da Infraero apenas indicariam possíveis violações dos limites de ruído, não versando sobre as condicionantes de operação e estado de funcionamento do SMR. Ademais, a Concessionária alega que fora diligente em seu levantamento prévio, não tendo encontrado indícios de não-conformidades relacionadas à operação do SMR, entendendo que sua extensão apenas poderia ser totalmente conhecida após o recebimento do aeroporto.

2.10. Este ponto fora endereçado pela SRA na supracitada Nota Técnica, tendo restado comprovado a publicidade da situação da condicionante ambiental, sendo a mesma de conhecimento da própria concessionária, que, em sua carta recursal, afirmou literalmente reconhecer o caráter público, embora não soubesse a extensão das não conformidades operativas, *in verbis*:

Embora o conteúdo das condicionantes ambientais de operação de BSB fossem, de fato, públicas, não seria razoável supor tamanha extensão de não conformidades operativas.

2.11. Assim, no atinente à publicidade dos documentos referentes à condicionante ambiental, entendo por suficientemente demonstrado nos autos do processo, tendo a própria concessionária trazido documentação suficiente do estado de inoperância do SMR, conforme demonstrado pela SRA:

As primeiras evidências são caracterizadas pelos Autos de Infração Ambientais nº 0325/2008 e nº 0768/2010, de 2008 e 2010, respectivamente, aplicados à Infraero pelo IBRAM, que comprovam o não funcionamento do Sistema de Monitoramento de Ruído, instalado pela Infraero em 2007. As penalidades são justificadas pela inadequação dos níveis de emissão sonora do Aeroporto Internacional de Brasília em relação aos níveis permitidos.

Ainda, segundo o documento CF nº 1075/BRMN/2011, de 13 de abril de 2011, enviado pela Concessionária no Anexo 20 do pedido de revisão extraordinária, a Gerência de Manutenção da Infraero comunicou à Superintendência do Aeroporto Internacional de Brasília que houve contratação de empresa para realização da manutenção no sistema de ruídos, deixando claro que o SMR não se encontrava operante conforme exigências normativas.

De forma a evidenciar a não operacionalidade do sistema, tem-se a partir da leitura do documento CF13066/DEME/2010, de 07 de junho de 2010, anexo ao documento CF nº 1075/BRMN/2011, que:

A contratada responsável por viabilizar a interface do SMR com o Sistema Radar (Sistema de dados das aeronaves do CINDACTA I) - Consórcio Expernet/Lochard – não concordou em aditivar o contrato em vigor à época, de forma que o SMR não teria mais possibilidade de operar em conjunto com as informações do Radar.

Em razão do SMR não estar ativo, a Superintendência de Meio Ambiente da Infraero, responsável pelo SMR, propôs um Plano de Ação em anexo ao documento CF13066/DEME/2010 de forma a ativar o SMR.

Complementarmente, cabe mencionar que o Plano de Ação estabelecia como seu objetivo sugerir um conjunto de ações estratégicas para a ativação do Sistema de Monitoramento de Ruídos instalado no Aeroporto Internacional de Brasília, bem como estabelecer prazos e responsabilidades na execução das tarefas, o que evidencia mais uma vez a não operacionalidade do SMR.

2.12. Por fim, a SRA informa que ***o descumprimento, pelo antigo operador aeroportuário, das condicionantes ambientais já conhecidas à época da publicação do edital de concessão não está previsto no rol de riscos expressamente alocados ao Poder Concedente, assim como o edital é claro ao dispor que as proponentes eram responsáveis pela análise direta das condições do respectivo complexo aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da concessão, bem como permitia às proponentes vistoriar o Complexo Aeroportuário de forma a averiguar como se encontrava o sítio e todos elementos que o compõem.***

2.13. Posto os elementos supra, entendo não haver nos autos elementos capazes de enquadrar a situação fática no item 5.2.15 do Contrato, conforme pleiteia a recorrente. Neste ponto, a SRA elucidou a requerente a respeito do tema, a informando das hipóteses de enquadramento no referido item contratual.

2.14. Por conseguinte, concordo com a fundamentação trazida pela área técnica, não entendendo cabível o entendimento de que este risco estaria alocado ao poder concedente, mas sim, à própria Concessionária por força do item 5.3 do Contrato, c/c o 1.33 do Edital.

3. DO VOTO

Assim, considerando os elementos constantes dos autos, em especial a NOTA TÉCNICA Nº 11(SEI)/2017/GERE/SRA e a NOTA TÉCNICA Nº 81(SEI)/2017/GERE/SRA, e considerando também não haver elementos novos nos autos capazes de forçar alteração do posicionamento ora adotado pela SRA em primeira instância, **NEGO PROVIMENTO AO PLEITO** de reequilíbrio econômico-financeiro referente ao "Anexo 20 – Descumprimento de condicionantes na obtenção, em 2005, da licença de operação da 2ª pista de pouso e decolagem, por parte da INFRAERO" uma vez não estarem presentes os pressupostos que permitam o enquadramento na matriz de risco alocada ao poder concedente.

É o Voto.



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor**, em 11/09/2017, às 11:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **0976939** e o código CRC **453A80EE**.

SEI nº 0976939