



VOTO

PROCESSO: 00058.525616/2017-80

INTERESSADO: AEROPORTOS BRASIL VIRACOPOS S.A.

RELATOR: JULIANO ALCÂNTARA NOMAN

1. DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL PARA ANÁLISE DA DIRETORIA

1.1. Consoante a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, compete à ANAC conceder ou autorizar a exploração da infraestrutura aeroportuária, no todo ou em parte, bem como regular e fiscalizar a infraestrutura aeroportuária.^[i]

1.2. Segundo a cláusula 8.1 do Contrato de Concessão nº 003/ANAC/2012-SBKP, o não cumprimento das cláusulas contratuais, de seus Anexos, do Edital e das normas e regulamentos editados pela ANAC ensejará a aplicação das penalidades administrativas dispostas no Capítulo 8 daquele Contrato, sem prejuízo de demais sanções dispostas em outros dispositivos legais e regulamentares da Agência.

1.3. Por sua vez, nos termos do art. 41, inciso VI, do Regimento Interno da ANAC, a competência para gestão do contrato e para instrução processual, bem como para a aplicação das penalidades de advertência e de multa, encontra-se atribuída à Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos. Nesse sentido, depreende-se a regularidade da instrução processual, uma vez que foi conduzida naquela unidade organizacional competente para tratar do acompanhamento dos contratos de concessão.

1.4. Tem-se, ainda, que à Diretoria Colegiada compete, em última instância, apreciar, em grau de recurso, as penalidades impostas pela ANAC.^[ii]

2. DA ADMISSIBILIDADE DO RECURSO

2.1. Em homenagem ao princípio da legalidade, o órgão julgador deve observar o disposto no art. 63 da Lei nº 9.784/1999, que assim estabelece:

Art. 63. O recurso não será conhecido quando interposto:

I - fora do prazo;

II - perante órgão incompetente;

III - por quem não seja legitimado;

IV - após esaurida a esfera administrativa.

2.2. Em razão da ausência de previsão específica que discipline o prazo recursal no âmbito desta Agência para o procedimento em tela, a Recorrente se sujeita aos preceitos do art. 59 da mencionada Lei, que estabelece 10 dias para interposição de Recurso Administrativo, contado a partir da ciência ou divulgação oficial da decisão recorrida.

2.3. Com efeito, verifica-se que a Concessionária foi notificada dos atos decisórios^[iii] que fixaram o valor da multa diária para cada um dos componentes na mesma data, 24 de agosto de 2018,^[iv] tendo apresentado os respectivos Recursos Administrativos, tempestivamente, em 5 de setembro de 2018.^[v]

2.4. Ademais, observa-se que estão preenchidos os demais requisitos previstos no art. 63 da predita Lei. Assim sendo, conheço os recursos interpostos pela Concessionária e passo à análise do mérito.

3. DA ANÁLISE DAS RAZÕES RECURSAIS

3.1. Em sede recursal, a Concessionária Aeroportos Brasil Viracopos S.A. apresentou aspectos formais quanto ao procedimento adotado pela Agência nos processos de apuração da multa diária, bem como aduziu razões de mérito para a reforma das Decisões proferidas pela SRA comuns aos três procedimentos, os quais passo a analisar:

I - Do alegado descumprimento da Lei nº 9.784/1999

3.2. Afirma a Recorrente que não lhe fora oportunizado prazo para manifestação em razão da determinação de apuração em separado de multas diárias para os componentes e estruturas, e que tampouco teria sido observado o rito previsto na Lei nº 9.784/1999 no procedimento adotado.

3.3. Primeiramente, cumpre destacar que os processos em exame são mera fase procedimental de liquidação do Processo nº 00058.064047/2014-40, cuja decisão de primeira instância foi parcialmente reformada pela Diretoria Colegiada. Com o objetivo de promover maior eficiência processual, optou-se por apurar o período de descumprimento contratual da multa já fixada anteriormente em processos apartados para cada um dos componentes.

3.4. Percebe-se, portanto, que a verificação da ocorrência da infração contratual, bem como a dosimetria das sanções correlatas com a definição da multa base, foi objeto do Processo mencionado, matéria sobre a qual incide a coisa julgada administrativa. Naquela ocasião, foram asseguradas à Concessionária diversas oportunidades de manifestação inclusive com a juntada dos documentos.

3.5. Da análise dos autos, constata-se que restou devidamente ofertada à Concessionária a oportunidade de contraditar as informações que subsidiaram os Despachos Decisórios, constantes das Notas Técnicas elaboradas pela Gerência de Acompanhamento de Investimento e Obras - GIOS, ^[vi] inclusive com a possibilidade de trazer aos autos tudo aquilo que considerasse necessário para o deslinde do feito.

II - Do suposto cerceamento de defesa

3.6. Quanto à alegação de inadequação do instrumento decisório e a ausência de contraditório em relação às Tabelas apresentadas nos Despachos Decisórios, ^[vii] esclareceu a SRA que as tabelas não configuram ato instrutório, mas tão somente sintetizam as ponderações realizadas ao longo dos atos decisórios, com base nas mencionadas Notas Técnicas da GIOS, na manifestação da Concessionária e nos demais elementos probatórios já contidos nos autos.

3.7. Assim sendo, pode-se concluir que os Despachos Decisórios não trazem qualquer inovação ou elemento probatório que pudesse caracterizá-los como ato instrutório, não havendo que se falar em concessão de novo prazo para alegações da Concessionária.

3.8. Observa-se que as tabelas em questão integram o próprio teor da decisão questionada e que a via apropriada para manifestação da Concessionária acerca de seu conteúdo é, efetivamente, a via recursal.

3.9. No tocante ao indeferimento do pedido de produção de provas da Concessionária, também não se evidenciou qualquer prejuízo causado pela Decisão de primeira instância. Verifica-se que a Recorrente não demonstrou a necessidade da prova solicitada, limitando-se a requerer genericamente sua produção para “comprovação do termo final da incidência da multa diária”. Registrou-se nos Despachos Decisórios, que os elementos presentes nos autos, colacionados pela área técnica e pela própria Concessionária, revelam-se suficientes para a adequada conclusão do feito, configurando-se desnecessária a prova genericamente requerida. ^[viii]

3.10. Em relação à alegada alteração do objeto de apuração do processo, decorrente do exame da entrega das pontes de embarque no componente “Terminal de Passageiros”, sem a devida oportunidade de manifestação da Concessionária, faz-se necessário tecer alguns esclarecimentos. Não se pode perder de vista que o procedimento de liquidação em exame foi cindido em três processos com o único intuito de facilitar a compreensão e a identificação das entregas dos componentes, promovendo maior eficiência administrativa. Constitui obrigação contratual da Concessionária a expansão da infraestrutura aeroportuária como um todo, havendo uma necessária interseção entre as estruturas presentes nos três principais componentes destacados no Plano de Exploração Aeroportuária – PEA, sobretudo quando estamos diante de um elemento que se presta a conectar um componente ao outro, caso da “ponte de embarque”.

3.11. Neste passo, optou a SRA por uma interpretação mais voltada à finalidade do item 8.2.2 do Anexo 2 do Contrato de Concessão, [ix] ao invés de uma interpretação meramente topográfica, ao alocar as pontes de embarque na apuração do componente “Novo terminal de passageiros”. Compartilho, destarte, do entendimento da SRA no sentido de que a efetiva operacionalização das pontes de embarque depende da realização de investimentos preponderantemente no terminal de passageiros.

3.12. Além de melhor refletir a realidade operacional do complexo aeroportuário, a interpretação realizada pela área técnica configura-se adequada a evitar uma dupla sanção à Concessionária, uma vez que os documentos que subsidiam os Despachos Decisórios haviam considerado a não entrega das pontes de embarque para a fixação da multa diária tanto no componente “Área de Pátio de Aeronaves”, quanto no “Novo terminal de passageiros”.

3.13. Portanto, considero apropriado que a apuração da multa diária, atinente ao componente “Novo terminal de passageiros”, observe, além da capacidade de processamento de passageiros domésticos em hora-pico no novo terminal, [x] também as entregas das pontes de embarque associadas às posições de estacionamento no pátio de aeronaves. [xi] Registre-se, por oportuno, que o contraditório relativo à entrega das pontes de embarque restou garantido, porquanto teve a Concessionária acesso às informações utilizadas pela SRA (contidas nas Notas Técnicas da GIOS) e que pôde sobre elas se manifestar, tendo havido a devida ponderação de suas considerações.

3.14. Deste modo, com esteio em detida análise realizada pela Procuradoria Federal junto à ANAC relativa aos aspectos formais apontados pela Recorrente, entendo como regular a tramitação dos processos administrativos em comento, não observando qualquer prejuízo à Concessionária. [xii]

III - Da constituição em mora e dos critérios de liquidação da multa

3.15. Igualmente, não merece guarida a alegação de que não teria havido a constituição da Concessionária em mora, bem como a afirmação de que não haveria data inicial para apuração da multa.

3.16. O Contrato de Concessão é inequívoco quanto à data de entrega dos investimentos relativos à Fase I-B, qual seja, 22 meses contados da data de eficácia do contrato. [xiii] Assim, tendo em vista que a publicação da ordem serviço, último ato necessário à eficácia do Contrato, se deu em 11/07/2012, os investimentos relativos à Fase I-B deveriam ter sido finalizados até 11/05/2014.

3.17. Trata-se, por conseguinte, de obrigação positiva e líquida, que no seu termo constitui de pleno direito em mora o devedor, tornando desnecessária qualquer tipo de notificação, de acordo com o art. 397 do Código Civil.

3.18. Ademais, nos autos do processo que deu origem a esse procedimento, determinou-se explicitamente que a multa diária deveria ser contada a partir de **11/05/2014**, data de encerramento da Fase I-B. [xiv]

3.19. Não restam dúvidas, portanto, que a partir dessa data deve começar a incidir a multa diária já fixada na aludida Decisão.

3.20. No que tange à alegação de que não haveria razão para a consideração, na mesma proporção, da capacidade de processamento e das pontes de embarque como critérios do componente

“Novo terminal de passageiros”, muito bem advertiu a área técnica acerca da ausência de um preceito contratual que indique uma preponderância de um critério sobre o outro. ^[xv]

3.21. Nestes termos, citando precedente desta Diretoria Colegiada, ^[xvi] atinente à ponderação de critérios para fins de dosimetria, a SRA atribuiu pesos iguais para cada um dos critérios, levando em consideração o princípio da proporcionalidade.

3.22. Nota-se que qualquer alternativa diferente da adotada pela área técnica seria desprovida de embasamento contratual ou regulamentar, o que, de certo, permitiria tão somente mais questionamentos quanto à razoabilidade da medida. Entendo, portanto, adequada a ponderação realizada, tendo em vista a carência de parâmetros previamente estabelecidos.

IV – Da razoabilidade e proporcionalidade da multa aplicada

3.23. A Concessionária afirma em seu recurso que a multa acessória, referindo-se à multa diária, seria absurdamente superior à multa principal. Contudo, a alegação parte de premissa equivocada acerca da natureza das multas aplicadas.

3.24. Ambas as multas possuem natureza de cláusula penal moratória, porquanto decorrem do inadimplemento relativo do contrato. No entanto, possuem fatos geradores diversos: enquanto a multa pelo evento deriva da simples inobservância do prazo de entrega da Fase 1-B, a multa diária decorre da continuação do estado de inadimplência ao longo do tempo. Ausente, portanto, qualquer relação de acessoriedade, não há óbice a que o valor da multa diária supere o valor da multa por evento.

3.25. Quanto ao alegado dissenso entre o montante da multa aplicada com a política regulatória da ANAC e com a prática da Regulação dos demais serviços públicos, vale lembrar que os valores de multa previstos no Contrato de Concessão eram de conhecimento da Concessionária, previamente à assinatura do documento. É de se supor que a previsão em comento fez parte da análise de precificação e viabilidade do empreendimento. Não cabe, portanto, discussão em relação ao regramento a ser aplicado, tampouco quanto à proporcionalidade dos valores máximos das penalidades previamente estabelecidos no contrato.

V - Do abatimento da pena base e da aplicação de atenuantes

3.26. Sustenta a Concessionária, ainda, que o percentual de usuários atingidos e da capacidade aeroportuária disponibilizada, ambos critérios valorados no cálculo inicial da multa, deveriam ser gradativamente reduzidos, em razão das sucessivas entregas realizadas em todos os componentes.

3.27. Percebe-se que a Concessionária pretende que as entregas parciais realizadas sejam duplamente valoradas por esta Agência, o que levaria a um desvirtuamento do procedimento de liquidação aqui empreendido.

3.28. Conforme explicitado pela SRA, ^[xvii] o valor da multa diária é calculado por meio da multiplicação da multa máxima diária aplicável ao componente pelo percentual do componente faltante e pela duração do período em que a Concessionária se manteve naquele percentual de conclusão dos investimentos. Dessa forma, as entregas parciais já impactam o valor da multa diária aplicada, na medida em que reduzem o percentual faltante.

3.29. Não se trata, como pretende a Concessionária, de medida de proporcionalidade. Considerar tais entregas também para abatimento gradual do valor da multa máxima, anteriormente fixada por esta Diretoria colegiada, seria uma reavaliação do mesmo fato, uma vez que atuaria sobre dois fatores da supracitada multiplicação.

3.30. Similarmente, acatar neste momento qualquer atenuante já considerada no Processo que deu origem a este procedimento, seria reconhecer duas vezes o mesmo fato para o mesmo fim: redução da multa a ser liquidada. Por essa razão, a multa diária quanto ao componente “Estacionamento de veículos” foi aplicada inicialmente em seu percentual máximo, uma vez que a disponibilização de áreas de

estacionamento antes da entrega do Edifício Garagem já fora considerada como atenuante para redução do valor da multa máxima diária fixada.

VI - Do estabelecimento das datas de entrega

3.31. No recurso administrativo referente ao “Novo terminal de passageiros” a Concessionária alega que haveria uma suposta contradição no Despacho Decisório em relação à entrega da estrutura do Píer A.

3.32. Depreende-se da documentação trazida aos autos, bem como da interpretação sistemática do Contrato de Concessão, [xviii] que, apesar de acolhida a solicitação da Concessionária para operar o Píer A de forma provisória, [xix] a partir de 14 de outubro de 2014, a estrutura utilizada não se encontrava plenamente operacional.

3.33. Vale destacar entendimento exposto no Relatório de vistoria elaborado em 6 de novembro de 2014, [xx] no sentido de que não se confunde a possibilidade de processamento de passageiros utilizando determinada estrutura com a sua conclusão e atendimento aos requisitos contratuais. Assim sendo, não foi possível considerar que teria havido entrega de parte do novo terminal para fins de adimplemento contratual com a operação provisória.

3.34. Observa-se que a estrutura referente ao Píer A passou a ser operada de forma definitiva somente no dia 29 de novembro de 2014, [xxi] quando da transferência do processamento dos passageiros internacionais para o novo terminal. [xxii] Compartilho, assim, do entendimento da SRA que, à luz do item 8.2 do PEA, considerou adimplido o contrato somente quando a estrutura passou a operar de forma definitiva.

3.35. No que tange à entrega das demais estruturas relativas ao novo terminal, cabe sublinhar que foram parcialmente acolhidas as considerações realizadas pela Concessionária quanto às datas das entregas parciais, conforme esclarece a SRA no Despacho Decisório 6. [xxiii]

3.36. Ainda em relação ao componente “Novo terminal de passageiros”, alega a Recorrente que a SRA teria se equivocado ao analisar a capacidade de processamento de passageiros, desconsiderando estruturas do edifício processador no cálculo.

3.37. Em atenção à alegação, a SRA esclareceu que, embora alguns componentes possuíssem capacidade para atender à demanda de 1.550 passageiros domésticos na hora-pico em embarque e em desembarque, havia componentes mais restritivos, com capacidade inferior à requerida pelo Contrato de Concessão. Nesse cenário, considerou-se, de forma acertada, para o cálculo da capacidade de processamento somente a estrutura do terminal que observou os parâmetros mínimos de dimensionamento contratualmente previstos. Nota-se, ademais, que a referida questão já foi objeto de análise anteriormente, [xxiv] estando a Decisão de primeira instância coerente com os entendimentos já externados por esta Autarquia.

3.38. Quanto ao componente “Área de pátio para aeronaves”, alega a Concessionária que a SRA deveria considerar a entrega de cinco posições de pátio, ocorrida em 11 de maio de 2014, de modo a refletir no percentual do componente faltante para apuração do valor da multa diária.

3.39. Outrossim, revela-se adequado o fundamento da SRA para a desconsideração da mencionada entrega no cômputo da multa ora em análise. Consoante o Despacho Decisório 7, [xxv] tais posições já foram objeto de ponderação quando da dosimetria para a fixação da multa por evento e da multa base diária, não podendo ser novamente consideradas para fins da progressiva redução do valor da multa diária, sob pena de serem valoradas duplamente.

3.40. No tocante ao componente “Estacionamento de veículos”, observa-se que a SRA acatou as premissas apresentadas pela Concessionária em seu Recurso quanto à não utilização do nível +3 do Edifício Garagem, considerando entregue a estrutura quando da transferência dos voos domésticos para o novo terminal, conforme requerido e demonstrado pela Concessionária. [xxvi]

3.41. Portanto, não se configuram nos autos elementos aptos a promover a reforma das Decisões proferidas pela Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos, atinentes às datas de entrega dos investimentos da Fase 1-B do Contrato de Concessão.

VII – Dos valores apurados e da continuidade da multa

3.42. Posto isso, acolho integralmente as considerações aduzidas nas Decisões de primeira instância, mantendo os valores de multa diária fixados pelo Despacho Decisório 6 quanto ao componente “Novo terminal de passageiros”, pelo Despacho Decisório 7 quanto ao componente “Área de pátio de aeronaves” e pelo Despacho Decisório 10, em juízo de reconsideração da SRA, quanto ao componente “Estacionamento de Veículos”.

3.43. Repisa-se que a situação de inadimplência da Concessionária frente às obrigações relativas ao componente “Novo Terminal de passageiros” ainda não cessou, tendo a multa sido fixada apenas quanto ao valor devido até o dia 14 de agosto de 2018, data da Decisão de primeira instância.

3.44. Assim, fica a Recorrente ciente de que a apuração do valor da multa diária quanto às obrigações relativas ao componente em tela vão prosseguir nos respectivos autos até que seja aferida a conclusão dos investimentos em sua totalidade.

4. CONCLUSÃO

4.1. Por todo o exposto, considerando o teor das Decisões de Primeira Instância,^[xxvii] dos Pareceres proferidos pela Procuradoria Federal junto à ANAC,^[xxviii] e com fundamento nos incisos XXI e XXIV do art. 8º, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e no art. 29 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, VOTO pelo conhecimento dos Recursos Administrativos interpostos pela Concessionária Aeroportos Brasil Viracopos S.A. e, no mérito, nego-lhes provimento, para manter as decisões da SRA que apuraram as multas devidas pelo atraso na entrega dos três componentes, totalizando 15.049,301 URTA, relativamente ao atraso apurado até 14 de agosto de 2018.

4.2. Convertidos em reais na mesma data, as multas apuradas somavam R\$ 324.462.498,55 (trezentos e vinte e quatro milhões, quatrocentos e sessenta e dois mil, quatrocentos e noventa e oito reais e cinquenta e cinco centavos).

4.3. Determina-se o encaminhamento dos presentes autos à Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos para a adoção das providências cabíveis.

É como voto.

Juliano Alcântara Noman

Diretor

[i] Art. 8º, incisos XIV e XXI, da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, que Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências.

[ii] Art. 11, inciso VIII, da Lei da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, que Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências.

[iii] Despacho Decisório 6 (SEI 2099964), Despacho Decisório 7 (SEI 2105061) e Despacho Decisório 5 (SEI 2076098).

[iv] Aviso de Recebimento – AR JT61336734BR (SEI 2191872), Aviso de Recebimento – AR JT613367355BR (SEI 2188155), Aviso de Recebimento - AR JT613367364BR (2192016).

[v] Recurso Administrativo 2ª Instância Carta VCP (SEI 2198227) e Recibo Eletrônico GTAS/SRA (SEI 2198229). Recurso Administrativo 2ª Instância Carta VCP (SEI 2198173) e Recibo Eletrônico GTAS/SRA (SEI 2198176).

[vi] NOTA TÉCNICA Nº 7/2018/GTAI/GIOS/SRA (SEI 1663322), NOTA TÉCNICA Nº 35(SEI)/2017/GIOS/SRA (SEI 1055179) E NOTA TÉCNICA Nº 12(SEI)/2017/GTAI/GIOS/SRA (SEI 1078736).

[vii] Despacho Decisório 6 (SEI 2099964), Despacho Decisório 7 (SEI 2105061) e Despacho Decisório 5 (SEI 2076098).

[viii] Item 33 do Despacho Decisório 6 (SEI 2099964), *in verbis*:

"Nesse sentido, o art. 38, § 2º da Lei nº 9.784/1999 dispõe que poderão ser recusadas, mediante decisão fundamentada, as provas propostas pelos interessados quando sejam ilícitas, impertinentes, desnecessárias ou protelatórias. Tendo em vista que a Concessionária não justifica, de nenhuma maneira, a utilidade ou a pertinência das provas genericamente requeridas (afirmando apenas, também genericamente, que essas buscam “permitir à ABV a comprovação do termo final da incidência da multa diária”), e que esta Superintendência entende que os dados constantes dos autos são suficientes para o adequado e fundamentado deslinde do feito, entende-se que as provas requeridas pela Concessionária são desnecessárias, motivo pelo qual se indefere sua requisição genérica de produção de provas."

[ix] Conforme disposto no Anexo II ao Contrato de Concessão (Plano de Exploração Aeroportuária - PEA):

8.1. Para a Fase I-B do Contrato, a Concessionária deverá necessariamente realizar os seguintes investimentos, no prazo máximo de 22 (vinte e dois) meses, contados a partir da data de eficácia do Contrato, observados os Parâmetros Mínimos de Dimensionamento, os Indicadores de Qualidade de Serviço e as demais regras previstas no Contrato e seus Anexos:

8.1.1 Novo terminal de passageiros e vias terrestres associadas;

8.1.2 Acesso viário correspondente e estacionamento de veículos;

8.1.3 Área de pátio para aeronaves;

[x] Prevista no item 8.2.1 do PEA.

[xi] Item 8.2.2 do PEA.

[xii] Consoante consta no Pareceres n. 00242/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (SEI 2407172), 00249/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (SEI 2407358) e. 00254/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (SEI 2444188), *in verbis*:

“Ante o exposto, não se vislumbra qualquer irregularidade ou mácula na tramitação do processo administrativo, sendo patente sua higidez e compatibilidade com a lei que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal (Lei nº. 9.784, de 1999), haja vista que foram garantidos à autuada o contraditório e a ampla defesa em todas as fases do procedimento, bem como devidamente anexados aos autos os comprovantes de notificação e ciência da parte autuada, assim como as manifestações e documentos apresentado por esta última e as decisões proferidas pela Agência.”

[xiii] Conforme estabelece a cláusula 2.32 do Contrato e o item 8.1 do PEA.

[xiv] Decisão da Diretoria Colegiada. Voto (SEI 1601998). Processo nº 00058.064047/2014-40.

[xv] Despacho Decisório 6 (SEI 2099964).

[xvi] Processo nº 00058.064047/2014-40 (SEI 1543503).

[xvii] Despacho Decisório 8 (SEI 2271484), Despacho Decisório 9 (SEI 2305006) e Despacho Decisório 10 (SEI 2311714).

[xviii] Conforme consta da NOTA TÉCNICA Nº 7/2018/GTAI/GIOS/SRA (SEI 1663322):

“Para fins do adimplemento contratual, a cláusula 8.2 prevê que os investimentos realizados estejam plenamente operacionais nos prazos estabelecidos. Neste ponto, é mister frisar que a condição de "estar plenamente operacional" refere-se à capacidade de utilização imediata da estrutura, do sistema ou do equipamento por parte dos usuários, devendo, pelo menos, apresentar-se: (i) com as obras concluídas e finalizadas, inclusive com os acabamentos finais; (ii) com os acessos concluídos e desbloqueados; (iii) com os equipamentos de responsabilidade da Concessionária instalados e em funcionamento adequado, e (iv) a depender da infraestrutura, com o cadastramento concluído pela ANAC. Portanto, é importante ressaltar que não se confunde o fato de uma estrutura, sistema ou equipamento estar em utilização pelo usuário como condição necessária e suficiente para atestar a condição de "plenamente operacional"; e a recíproca também é verdadeira, podendo haver estrutura que não esteja em utilização, porém que seja possível a constatação da capacidade de utilização imediata, conforme descrito anteriormente.”

[[xix](#)] Nota Técnica nº 16/2014/GFSI/SIA (Processo nº 00058.093714/2014). Contudo, não obstante ter esta Agência afirmado não haver óbice às operações em caráter provisório de parte do novo Terminal de passageiros do Aeroporto, na vistoria realizada no dia 14 de outubro de 2014, constatou-se que os sistemas que deveriam estar disponíveis no terminal de passageiros quando do início das operações não teriam sido instalados em sua totalidade.

[[xx](#)] Relatório 14/2014/GCON/SRE, de 6 de novembro de 2014. (Processo nº 00058.0102311/2014-51). “A despeito do sucesso da simulação operacional, importante esclarecer que não se confunde a possibilidade de processamento de passageiros utilizando determinada estrutura com a sua conclusão e atendimento aos requisitos contratuais.” Ainda de acordo com o Relatório da vistoria realizada nos dias 29 e 30 de setembro, foi verificado que algumas estruturas estavam em fase avançada construção, tendo sido encontradas, entretanto, não conformidades que não permitiram classificá-las como concluídas.

[[xxi](#)] Conforme pontuado pelo Despacho GEIC 1509306, constante do Processo nº 00058.064047/2014-40, “Os passageiros de voos internacionais passaram a ser processados no Terminal 1, de forma definitiva, em 29/11/2014.”

[[xxii](#)] Na Manifestação da Concessionária (SEI 1772182). “Ademais, a NT nº 7/2018 não faz qualquer menção à inauguração do Pier A, com a transferência dos voos internacionais realizada na data de 01 de dezembro de 2014.”

[[xxiii](#)] Despacho Decisório 6 (SEI 2099964).

“Já quanto às pontes de embarque associadas aos portões C2, C4, C5, C6, C7, C8, C9, C10, C11 e C12, tidas pela Nota Técnica nº 35(SEI)/2017/GIOS/SRA como operacionais apenas entre 11 e 13 de maio de 2016, tem-se situação semelhante. Conforme citado naquele documento, em vistoria realizada naquelas datas, constatou-se que a sala de embarque localizada no Pier C era utilizada para o embarque de passageiros domésticos, estando operacionais as dez pontes referidas. Ocorre que a transferência dos voos domésticos para o novo terminal de passageiros foi efetivamente realizada em 23 de abril de 2016, conforme reconhecido pela Nota Técnica nº 7/2018/GTAI/GIOS/SRA. Diante disso, deve esta mesma data de 23 de abril de 2016 ser considerada para fins de entrada em operação das pontes associadas aos portões C2, C4, C5, C6, C7, C8, C9, C10, C11 e C12.

Face ao exposto, acolhem-se parcialmente as ponderações da Concessionária quanto às datas de entrada em operação das referidas pontes de embarque. Note-se, por fim, que a Concessionária não manifestou discordância quanto à data de entrega apontada pela Nota Técnica nº 35(SEI)/2017/GIOS/SRA para as pontes de embarque associadas aos portões C13 e C14, ambas em 31/05/2016.”

[[xxiv](#)] Por meio da Nota Técnica nº 04/2015/GTFN/GFSI/SIA, constante do Processo nº 00058.054996/2013-31 e referenciada pela Nota Técnica nº 7/2018/GTAI/GIOS/SRA.

[[xxv](#)] Despacho Decisório 7 (SEI 2105061).

[[xxvi](#)] Despacho Decisório 10 (SEI 2311714).

“Afastada a maior parte das teses recursais apresentadas pela Concessionária, passa-se à análise de suas ponderações quanto ao nível +3 do EDG. Argui a recorrente, em síntese, que as pendências de finalização da obra naquele nível eram pontuais e não impediam seu uso e funcionalidade, aduzindo que sua não utilização se dava em razão da reduzida demanda. Nesse tema, verifica-se que, em que pese as pendências apontadas pela Nota Técnica nº 12(SEI)/2017/GTAI/GIOS/SRA (SEI [1078736](#)) e, mais recentemente, pelo Relatório nº 01/2018/GIOS/SRA/ANAC (SEI [1665172](#)), referido pela

Concessionária em sua manifestação, é crível a argumentação da Concessionária de que a não operacionalidade deste nível não se dá, propriamente, em razão da incompletude dos investimentos obrigatórios, mas sim devido à falta de demanda, tal qual corroboram os dados de ocupação por ela trazidos.”

[xxvii] Despacho Decisório 6 (SEI 2099964), Despacho Decisório 7 (SEI 2105061) e Despacho Decisório 5 (SEI 2076098). Despacho Decisório 8 (SEI 2271484), Despacho Decisório 9 (SEI 2305006) e Despacho Decisório 10 (SEI 2311714).

[xxviii] Pareceres n. 00242/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (SEI 2407172), 00249/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (SEI 2407358) e. 00254/2018/PROT/PFEANAC/PGF/AGU (SEI 2444188).



Documento assinado eletronicamente por **Juliano Alcântara Noman, Diretor**, em 19/02/2019, às 10:27, 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 **2645894** e o código CRC **78DE8010**.