



RELATÓRIO

PROCESSO: 00058.039183/2019-14

INTERESSADO: GRU AIRPORT - CONCESSIONÁRIA DO AEROPORTO INTERNACIONAL DE GUARULHOS S.A.

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. DESCRIÇÃO DOS FATOS

1.1. Trata-se de recurso interposto pela Concessionária do Aeroporto Internacional de Guarulhos S.A. - GRU Airport, em face do Auto de Infração nº 9900/2019 (SEI 3609124), Decisão de Primeira Instância (SEI 8214552) e Despacho Decisório 10 (SEI 9074982) da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos (SRA), quanto à não disponibilização de capacidade igual ou superior à demanda de passageiros na hora-pico.

1.2. Em 14/10/2019, o relatório de fiscalização (SEI 3608853) imputou à atuada a conduta de deixar de atender ao nível de serviço estabelecido na cláusula 2.36, c/c cláusulas 2.39, 3.1.11 e 3.1.12 do Contrato de Concessão nº 002/ANAC/2012-SBGR e com o Apêndice B do Plano de Exploração Aeroportuária (PEA), Anexo 2 ao Contrato, no período compreendido entre 01/06/2018 e 31/05/2019. O relatório apontou que o nível de serviço não foi atendido, em razão de não disponibilização de capacidade igual ou superior à demanda de passageiros na hora-pico, em diversos componentes operacionais, bem como o percentual de passageiros processados em pontes de embarque ter sido inferior ao percentual mínimo, de acordo com os parâmetros estabelecidos no Apêndice B do PEA.

1.3. A notificação da instauração do processo foi realizada em 14/10/2019 (SEI 3611077), acompanhada de todos os elementos relevantes que motivaram o processo administrativo sancionador (SEI 3612490, 3612498, 3612838 e 3612875), com retificação posterior em 14/11/2019 (SEI 3696537, 3696675 e 3696702).

1.4. Cientificada em 16/10/2019 (SEI 3671142), a concessionária apresentou defesa prévia em 05/11/2019 (SEI 3697153 e anexos) alegando a nulidade das imputações do auto de infração e das ações de fiscalização e de seus resultados, considerando, em apertada síntese: i) alteração da metodologia prevista no Contrato de Concessão para a classificação e definição das áreas dos componentes operacionais e de circulação, utilizando projetos e desenhos desatualizados e desconsiderando áreas já validadas em auditorias anteriores; ii) alteração da metodologia de cálculo da capacidade de processamento de passageiros, introduzindo o parâmetro “quantidade de equipamentos” não presente no contrato de concessão; iii) descabimento da utilização do Relatório de Informações de Movimentação Aeroportuária (RIMA) como base de dados para o cálculo da demanda de passageiros; iv) inadequação da metodologia utilizada para a medição do percentual de processamento de passageiros em pontes de embarque, que desconsidera os impactos de fatores exógenos no atendimento deste percentual e ocorrência de *bis in idem*.

1.5. As áreas técnicas competentes manifestaram-se quanto aos pontos levantados na defesa prévia (SEI 4706933 e 5129614), na forma de subsídios à primeira instância administrativa, encaminhando suas considerações à SRA em 28/12/2020 (SEI 5180037). Em 13/05/2022 a SRA concedeu à Concessionária o prazo de 10 (dez) dias para apresentação de alegações finais, nos termos do art. 26 da Resolução nº 599, de 14/12/2020 (SEI 7188150). Em 25/05/2022 a Concessionária compareceu novamente aos autos (SEI 7234558), reiterando as alegações trazidas na defesa prévia e contestando os apontamentos realizados pelas áreas técnicas da SRA.

1.6. A primeira instância proferiu decisão em 28/02/2023 (SEI 8214552), confirmando a prática da infração da não disponibilização de capacidade igual ou superior à demanda de passageiros na hora-pico, a partir da avaliação do processamento de passageiros em termos de equipamentos disponibilizados,

afastando, contudo, as irregularidades referentes ao critério de espaço mínimo por passageiro. Confirmou ainda o descumprimento do nível de serviço em termos de percentual de passageiros internacionais processados em pontes de embarque, de acordo com os parâmetros estabelecidos no Apêndice B do PEA.

1.7. A sanção aplicada na forma de multa, dentre aquelas previstas na citada cláusula 8.1 do Contrato, ponderou as circunstâncias previstas na cláusula 8.10, levando em consideração a proporcionalidade entre a gravidade da falta e a intensidade da sanção, tal qual previsto na cláusula 8.10.5. Assim, considerados os danos resultantes da infração para o serviço e para os usuários, a vantagem auferida pela Concessionária em virtude da infração e a quantidade de usuários atingidos, não tendo sido verificadas outras circunstâncias agravantes ou atenuantes, a primeira instância arbitrou os valores de multa em 118,23175 URTA (Unidades de Referência da Tarifa Aeroportuária) para a não disponibilização de capacidade igual ou superior à demanda de passageiros na hora pico e 28,4 URTA para o não atendimento ao percentual mínimo de processamento de passageiros internacionais em posições próximas (SEI 8214552). O valor total da multa correspondia a R\$ 4.344.698,75 (quatro milhões, trezentos e quarenta e quatro mil seiscientos e noventa e oito reais e setenta e cinco centavos), à data da decisão.

1.8. A Concessionária foi notificada da aplicação de penalidade em 03/03/2023 (SEI 8313470), manifestando-se tempestivamente em 15/03/2023 (SEI 8374448), alegando, preliminarmente, vícios na dosimetria da multa, ausência de memória de cálculo e cerceamento de defesa. No mérito, pede arbitramento sumário da multa aplicada quanto ao processamento de passageiros de voos internacionais em posições próximas e assinala irregularidades e inconsistências da sanção quanto à capacidade dos componentes operacionais (tempos máximos de espera). Quanto a este último, aponta a impossibilidade de uso de fórmula não prevista no Contrato de Concessão para apuração de limitações de capacidade dos componentes operacionais, a inadequação do RIMA para cálculo dos usuários atingidos pela suposta capacidade aeroportuária indisponibilizada e incoerência na dosimetria da multa aplicada quanto à proporcionalidade entre eventos.

1.9. Em 08/05/2023, considerando a importância do tema, os novos elementos trazidos pela Concessionária em sua defesa e a busca pela elucidação dos fatos, a SRA entendeu cabível, excepcionalmente naquela fase processual, oportunizar à Concessionária a apresentação, de maneira detalhada, das informações entendidas como corretas referentes ao RIMA (SEI 8557455). A Concessionária foi notificada da conversão do feito em diligência em 16/05/2023 (SEI 8580210), voltando a apontar, entretanto, a fragilidade das informações constantes da base RIMA (SEI 8698994 e anexos). Em 13/07/2023 a SRA esclareceu a finalidade do uso das informações e concedeu uma última oportunidade para que a Concessionária apresentasse as informações do RIMA entendidas como mais precisas, detalhando e justificando eventuais alterações promovidas (SEI 8842744). Em 27/07/2023, a Concessionária informou ter realizado o protocolo dos RIMA retificados junto ao Sistema Portal de Arquivos da ANAC, bem como apresentou a metodologia por ela empregada para justificar as alterações realizadas nos referidos relatórios (SEI 8905484 e anexos).

1.10. Após análise das novas informações do RIMA pela área técnica competente da SRA (SEI 8991973), em 04/10/2023 a Superintendência decidiu pela cisão da infração, acatando o reconhecimento da Concessionária e sua renúncia ao seu direito de recorrer sobre o cometimento da infração no que se refere ao percentual de passageiros internacionais processados em pontes de embarque, refutando as demais alegações (SEI 9074982). Em função dos novos cálculos de demanda na hora-pico por componente operacional, a SRA reconsiderou a Decisão de Primeira Instância (SEI 8214552), alterando os valores de multa para 24,98175 URTA, no que se refere à não disponibilização de capacidade igual ou superior à demanda de passageiros na hora-pico, equivalentes a R\$ 765.690,64 (setecentos e sessenta e cinco mil seiscientos e noventa reais e sessenta e quatro centavos) na data da decisão, e 27,3 URTA, com relação ao não atingimento do percentual mínimo de processamento de passageiros internacionais em posições próximas, equivalentes a R\$ 836.745,00 (oitocentos e trinta e seis mil setecentos e quarenta e cinco reais).

1.11. A Concessionária foi notificada da nova decisão em 10/10/2023 (SEI 9177640), tomando ciência na mesma data (SEI 9235112). Em 30/10/2023 a Concessionária apresentou comprovante de pagamento da multa referente ao não atingimento do percentual mínimo de processamento de passageiros internacionais em posições próximas e informou a manutenção do interesse recursal quanto à não disponibilização de capacidade igual ou superior à demanda de passageiros na hora-pico (SEI 9274253). Ato contínuo, a SRA remeteu os autos à Procuradoria Federal junto à ANAC para análise quanto aos aspectos de sua competência, em conformidade o procedimento descrito no Parecer nº 00008/2017/PG/PFEANAC/PGF/AGU, de 09/10/2017 (SEI 1139808).

1.12. A Procuradoria manifestou-se pela regularidade do processo (SEI 9446165), concluindo que o procedimento adotado está em conformidade com a legislação relevante, respeitando o contraditório e a ampla defesa, sugerindo ainda que a Diretoria Colegiada avalie a adequação da quantificação da multa e a motivação da decisão recorrida, especialmente em relação à dosimetria da penalidade. Por fim, o parecer apoia o prosseguimento da apuração administrativa, considerando a regularidade e higidez do procedimento.

1.13. Em razão de distribuição eletrônica da matéria no sorteio realizado em 15/12/2023, vieram os autos à relatoria desta Diretoria (SEI 9460804).

É o relatório.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 03/04/2024, às 09:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **9831102** e o código CRC **441CC137**.

SEI nº 9831102