



Número: **0018773-56.2026.4.05.8100**

Classe: **AÇÃO POPULAR**

Órgão julgador: **7ª Vara Federal CE**

Última distribuição : **17/03/2026**

Valor da causa: **R\$ 100.000.000,00**

Assuntos: **Ato Lesivo ao Patrimônio Artístico, Estético, Histórico ou Turístico, Adjudicação, Anulação**

Segredo de justiça? **NÃO**

Justiça gratuita? **SIM**

Pedido de liminar ou antecipação de tutela? **SIM**

| Partes | Procurador/Terceiro vinculado |
|---|------------------------------------|
| GABRIEL LIMA DE AGUIAR (AUTOR) | MICHELE MOURAO MATOS (ADVOGADO) |
| FRAPORT BRASIL S.A AEROPORTO DE FORTALEZA (REU) | |
| AEROTROPOLIS EMPREENDIMENTOS S.A (REU) | JOSE CAUBI DINIZ JUNIOR (ADVOGADO) |
| SUPERINTENDENCIA ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE-SEMACE (REU) | |
| EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUARIA - INFRAERO (REU) | TIAGO VEGETTI MATHIELO (ADVOGADO) |
| AGENCIA NACIONAL DE AVIACAO CIVIL - ANAC (REU) | |
| MINISTERIO PUBLICO FEDERAL - MPF (FISCAL DA LEI) | |
| UNIÃO FEDERAL (TERCEIRO INTERESSADO) | |
| INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVAVEIS - IBAMA (TERCEIRO INTERESSADO) | |

| Documentos | | | |
|---------------|--------------------|-----------------------------|-------------|
| Id. | Data da Assinatura | Documento | Tipo |
| 15410 1270 | 01/04/2026 10:05 | Contestação | Contestação |

AÇÃO POPULAR Nº 0018773-56.2026.4.05.8100

AUTOR: GABRIEL DE LIMA AGUIAR

CONTESTAÇÃO

AÇÃO POPULAR. CONCESSÃO AEROPORTUÁRIA. DESMATAMENTO EM SÍTIO AEROPORTUÁRIO. ILEGITIMIDADE PASSIVA DA INFRAERO. TRANSFERÊNCIA INTEGRAL DA OPERAÇÃO, GESTÃO E RESPONSABILIDADES À CONCESSIONÁRIA (FRAPORT). COMPETÊNCIA FISCALIZATÓRIA EXCLUSIVA DA AGÊNCIA REGULADORA (ANAC). FATOS POSTERIORES À CESSAÇÃO DO VÍNCULO OPERACIONAL. AUSÊNCIA DE NEXO CAUSAL. INEXISTÊNCIA DE DEVER DE FISCALIZAR. IMPOSSIBILIDADE DE RESPONSABILIZAÇÃO POR AÇÃO OU OMISSÃO.. PRERROGATIVAS DE FAZENDA PÚBLICA.



AO JUÍZO DA MM. 7ª VARA CÍVEL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO CEARÁ

A **EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA – INFRAERO**, Empresa Pública Federal vinculada ao Ministério da Portos e Aeroportos, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 00.352.294/0001-10, sediada na Estrada Parque Aeroporto, Setor de Concessionárias e Locadoras, Lote 5 – Edifício Sede - 1º andar – CEP 71.608-050 – BRASÍLIA/DF, e-mail prjd@infraero.gov.br onde receberá as intimações, apresenta sua **CONTESTAÇÃO**, pelas razões que a seguir passa a expor:

TEMPESTIVIDADE E PODERES

Consoante se verifica na aba “Expedientes”, foi registrada ciência à INFRAERO em 19/03/2026, por meio do domicílio eletrônico, para apresentação de contestação no prazo legal, constando como data final para manifestação o dia 30/04/2026. Desse modo, é manifestamente tempestiva a presente manifestação.

Os subscritores possuem poderes nos autos.

VISÃO GERAL

Trata-se de **Ação Popular** ajuizada para suspender e anular atos administrativos relacionados à suposta supressão irregular de **63,7 hectares de Mata Atlântica** no sítio aeroportuário do Aeroporto Internacional Pinto Martins, atribuída exclusivamente:

- à concessionária **FRAPORT BRASIL S.A.**,
- à empresa **AEROTRÓPOLIS EMPREENDIMENTOS S.A.**,
- à **SEMACE** (órgão licenciador),
- ao suposto descumprimento de obrigações perante o **IBAMA**.



A inicial, porém, inclui **indevidamente a INFRAERO** sob alegação genérica de “omissão fiscalizatória”, sem identificar qualquer ato, omissão qualificada, competência legal ou participação causal da Infraero.

Em decisão liminar (ID 151536081), o Juízo identificou indícios de irregularidades ambiental e contratual atribuíveis apenas à **FRAPORT**, à **AEROTRÓPOLIS** e à **SEMACE**, mas **em nenhum momento menciona atuação da INFRAERO** como causa ou concausa das condutas, mas não à Infraero.

Com a presente contestação, será demonstrado de forma técnica, jurídica e documentalmente fundamentada, que a INFRAERO:

- é parte ilegítima;
- não possui competência, atribuição ou poder para fiscalizar ou impedir os atos narrados;
- não detinha posse, gestão, administração ou operação do aeroporto desde 2017;
- não possui nexo causal com o desmatamento ou com qualquer decisão da FRAPORT/AEROTRÓPOLIS;
- não integra a cadeia de licenciamento ambiental;
- não pode ser responsabilizada nem por ação, nem por omissão.

LINHA DO TEMPO

| Data / Período | Evento Comprovado nos Autos | Responsáveis Diretos | Situação Jurídica da INFRAERO no Momento do Fato | Impacto Jurídico para a Tese de Ilegitimidade Passiva |
|----------------|--|----------------------|---|---|
| 2016 | Publicação do Edital nº 01/2016/ANAC para concessão do Aeroporto de Fortaleza. | ANAC | INFRAERO ainda operava o aeroporto, porém sem ingerência sobre o desenho da | Demonstra que o processo licitatório é federal , conduzido pela ANAC, sem vinculação à |



| | | | | |
|------------|---|--|--|--|
| | | | futura concessão. | atuação da INFRAERO. |
| 28/07/2017 | Assinatura do Contrato de Concessão nº 004.ANAC.2017. | ANAC (Poder Concedente) e FRAPORT (Concessionária). INFRAERO apenas interveniente. | INFRAERO não é parte contratante , não fiscaliza e não regula a concessão. | Prova documental de que a INFRAERO não possui poder regulatório ou fiscalizatório , apenas formalizou transição. |
| 2017–2018 | Etapas de Transição (Cláusulas 2.23 a 2.26.5). Conclusão da Fase I-A. | FRAPORT e ANAC | INFRAERO transfere integralmente a operação, posse e gestão do aeroporto. | A cláusula 2.26.4 é categórica: após o Estágio 3, a INFRAERO não tem mais qualquer ingerência sobre o aeroporto . |
| Pós 2018 | FRAPORT assume plena operação, administração e exploração econômica do aeroporto. | FRAPORT | INFRAERO deixa definitivamente de atuar no sítio aeroportuário. | Marco jurídico que rompe qualquer vínculo da INFRAERO com a gestão, operação e decisões ambientais. |
| 2024 | FRAPORT e AEROTRÓPOLIS desenvolvem o projeto “Cidade Aeroporto”. | FRAPORT + AEROTRÓPOLIS | INFRAERO não possui qualquer poder sobre áreas, contratos ou modelagem de negócios. | Evidencia a falta total de participação, ato ou omissão da INFRAERO. |
| 2024–2025 | SEMACE emite ASV, PDR e licenças ambientais. | SEMACE (licenciamento); FRAPORT/AEROTRÓPOLIS | INFRAERO não integra o licenciamento ambiental, não | Demonstra que nenhuma decisão ambiental envolve a |



| | | | | |
|------------|---|-----------------------------------|--|---|
| | IBAMA realiza fiscalização. Ocorrência de supressão de 63,7 ha. | (execução); IBAMA (fiscalização). | solicita, não assina e não participa de qualquer fase. | INFRAERO , afastando qualquer responsabilidade. |
| 2025 | Intervenções, terraplanagem, movimentação de solo e danos urbanos relatados na inicial. | FRAPORT/AEROTRÓPOLIS | INFRAERO não estava presente no sítio , nem tinha dever jurídico de agir. | Reforça ausência absoluta de nexos causal e impossibilidade de responsabilização por omissão. |
| 17/03/2026 | Propositura da Ação Popular. | Autor | INFRAERO já estava há 9 anos desvinculada da gestão. | O lapso temporal e o rompimento total do vínculo são provas diretas da ilegitimidade passiva . |
| 18/03/2026 | Decisão liminar determina suspensão de novos desmatamentos. | FRAPORT, AEROTRÓPOLIS, SEMACE | INFRAERO não é destinatária de nenhuma ordem liminar. | Demonstra que o Juízo, ao analisar os fatos, não identificou qualquer ato da INFRAERO , reforçando sua exclusão. |



PRELIMINARMENTE

1 ILEGITIMIDADE PASSIVA DA INFRAERO (ART. 337, XI, CPC; ART. 485, VI, CPC; ART. 6º, LEI 4.717/65)

1.1 TITULARIDADE CONSTITUCIONAL DO SERVIÇO AEROPORTUÁRIO E POSIÇÃO JURÍDICA DA INFRAERO

A Constituição Federal, em seu **art. 21, XII, “c”**, estabelece que compete **privativamente à União**:

“explorar, diretamente ou mediante **autorização, concessão ou permissão**, os serviços de transporte aéreo, a **infraestrutura aeroportuária** e a segurança da aviação civil.”

Esse dispositivo possui relevância central para a presente demanda, pois define **de maneira clara e inequívoca** que:

- A exploração da infraestrutura aeroportuária é uma competência constitucional exclusiva da União;
- A União pode exercer essa atividade diretamente ou por delegação – jamais por transferência a outra entidade pública federal que não detenha tal competência originária;
- A competência inclui não apenas a operação, mas também a regulação, a fiscalização e o controle da atividade aeroportuária.

Essa moldura constitucional significa que **nenhum outro ente**, inclusive empresas públicas federais como a INFRAERO, pode figurar como titular originário da exploração da infraestrutura aeroportuária. A atuação da INFRAERO depende **necessariamente de um ato de outorga**, pois ela **não é titular do serviço**, mas sim **agente executor**, quando e enquanto designada.

A **Infraero (Lei nº 5.862/1972)** é uma empresa pública criada **para administrar aeroportos que lhe sejam atribuídos pela União**. O art. 2º de sua lei de criação dispõe:



“A INFRAERO terá por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária **que lhe for atribuída** pela Secretaria de Aviação Civil [...]”.

Nesse sentido, as atividades de gestão executada pela Infraero, desde sua criação, sempre estiveram ligadas às atribuições que lhe foram delegadas por meio de Portarias, Termos de Transferência de Jurisdição e Termos de Entrega e Recebimento. Esses instrumentos transferiam a jurisdição técnica, administrativa e operacional dos aeroportos à Infraero para que pudesse atender à sua finalidade, conforme previsão expressa no **artigo 2º da Lei Federal nº 5.862 e, nos artigos 1º, parágrafo 1º, 2º, 3º, 4º, 8º, 9º, e 11, parágrafo único, todos do Decreto Federal nº 8.756, de 2016.**

Portanto, com exceção dos casos de contratação direta pela União¹, as Portarias, Termos de Transferência de Jurisdição ou Termos de Entrega e Recebimento são os únicos instrumentos que podem delegar e autorizar a Infraero a exercer, na sua plenitude, as atividades necessárias ao cumprimento de seus objetivos. Revogados tais instrumentos, direta ou indiretamente, a Infraero deixa de ter a responsabilidade administrativa, afastando-se, desta forma, da obrigação de guardar, conservar e manter esses bens imóveis, incorporados ou não ao Patrimônio da União e, por consequência, de geri-los e controlá-los.

Nesta circunstância, a atividade de gestão compreendido dentro da universalidade que constitui os sítios aeroportuários pela INFRAERO será possível apenas enquanto prevalecer a jurisdição técnica, administrativa e operacional que lhe foi delegada nos aeroportos ainda não concedidos.

A partir da conclusão do processo de concessão à iniciativa privada de aeroporto administrado pela INFRAERO, com a formalização dos instrumentos de concessão e respeitadas as etapas de transição, como é o caso, torna-se impossível a continuidade dessa atividade pela INFRAERO, retirando assim, toda e qualquer responsabilidade sobre a administração do aeroporto.

Ora, não há dúvidas de que a Infraero tem por finalidade implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária que lhe foram atribuídas pelos órgãos ministeriais, assim como também de promover desapropriações nos termos dos **arts. 2º e 9º da Lei nº 5.862/1972**. Porém, tais atribuições devem ser interpretadas dentro de um contexto lógico, e não de forma estática e individualizada.

¹ Conforme art. 2º, § 1º, da Lei nº 5.862/1972.



No entanto, quando definida a concessão de um aeroporto à iniciativa privada e revogada a Portaria ou o Termo de Entrega e Recebimento que delegaram a jurisdição técnica, administrativa e operacional à INFRAERO, ultrapassada a fase de transferência operacional, esta empresa pública perde o poder de gestão e controle patrimonial e deixa de ter legitimidade para atuar.

Por outro lado, a Lei nº 11.182/2005 (que cria a ANAC), coloca a agência como reguladora, fiscalizadora, supervisora da execução contratual e guardiã do interesse público na aviação civil. Ou seja, a Agência Nacional de Aviação ANAC², foi criada como sendo uma das agências reguladoras federais do País, para regular e fiscalizar as atividades da aviação civil e a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária no Brasil. Instituída em 2005, começou a atuar em 2006, substituindo o Departamento de Aviação Civil (DAC). Trata-se de uma autarquia federal de regime especial e está vinculada ao [Ministério de Portos e Aeroportos](#).

As ações da Anac se enquadram nos macroprocessos de certificação, fiscalização, normatização e representação institucional.

Art. 1º Fica criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, entidade integrante da Administração Pública Federal indireta, submetida a regime autárquico especial, vinculada ao Ministério da Defesa, com prazo de duração indeterminado.

Parágrafo único. A ANAC terá sede e foro no Distrito Federal, podendo instalar unidades administrativas regionais.

Art. 2º Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária.

Art. 3º A Anac, no exercício de suas competências, deverá observar e implementar as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo governo federal, especialmente no que se refere a: [\(Redação dada pela Lei nº 12.462, de 2011\)](#)

I – a representação do Brasil em convenções, acordos, tratados e atos de transporte aéreo internacional com outros países ou organizações internacionais de aviação civil;

II – o estabelecimento do modelo de concessão de infra-estrutura aeroportuária, a ser submetido ao Presidente da República;

III – a outorga de serviços aéreos; [\(Revogado pela Medida Provisória nº 1.089, de 2021\)](#) – [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

IV – a suplementação de recursos para aeroportos de interesse estratégico, econômico ou turístico; e

V – a aplicabilidade do instituto da concessão ou da permissão na exploração comercial de serviços aéreos. [\(Revogado pela Medida Provisória nº 1.089, de 2021\)](#) – [\(Revogado pela Lei nº 14.368, de 2022\)](#)

² <https://www.gov.br/anac/pt-br/aceso-a-informacao/institucional>



Além do que dispõe a lei de criação da ANAC, o contrato de concessão claramente informa que é o órgão fiscalizador, o qual não se inclui a INFRAERO:

Seção II – Do Poder Concedente

3.2. São direitos e deveres do Poder Concedente:

- 3.2.1. assegurar o cumprimento das obrigações contratuais, preservando os direitos da ANAC, da Concessionária e dos Usuários;
- 3.2.2. regulamentar a prestação dos serviços no Aeroporto, sua operação e manutenção;
- 3.2.3. exigir da Concessionária a estrita obediência às especificações e disposições contratuais;
- 3.2.4. fiscalizar a prestação de serviço adequado, bem como receber e apurar manifestações e reclamações dos Usuários;
- 3.2.5. analisar os projetos, planos e programas relativos à implantação do Aeroporto, bem como exigir as modificações que se revelarem necessárias para atendimento ao PEA;
- 3.2.6. rejeitar ou sustar qualquer serviço em execução, que ponha em risco a segurança pública ou bens de terceiros;
- 3.2.7. a seu critério, executar inspeções ou auditorias para verificar as condições das instalações, dos equipamentos, da segurança e do funcionamento do Aeroporto;

De acordo com as cláusulas contratuais, compete ao Poder Concedente, por meio da sua agência reguladora, a fiscalização da concessão e não à Infraero:

CAPÍTULO VII – DA FISCALIZAÇÃO

7.1. A fiscalização da Concessão será efetuada pela ANAC.

- 7.2. Para a verificação do cumprimento dos IQS pela Concessionária, a ANAC poderá recorrer a serviço técnico de empresa especializada de auditoria independente, a ser indicada, contratada e remunerada pela Concessionária, cabendo a ANAC o direito de veto na indicação realizada pela Concessionária.
- 7.3. No exercício das suas atribuições, os encarregados pela fiscalização da concessão terão livre acesso, a qualquer tempo e sem aviso prévio, aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros da Concessionária, assim como às obras, aos equipamentos e às instalações integrantes ou vinculadas à concessão.
- 7.4. A ANAC exercerá fiscalização sobre as atividades realizadas nas fases de realização do objeto do Contrato, determinando a execução de atos ou a suspensão daqueles que estejam sendo realizados em desconformidade com os termos do PEA, com o previsto no Contrato ou com a legislação e as normas da ANAC.
- 7.5. A ANAC poderá, a qualquer horário e em qualquer circunstância, fazer contatos com qualquer órgão de comunicação da Concessionária, para averiguação do andamento ou solução de eventos específicos.
- 7.6. Caberá à Concessionária efetuar pagamento da TFAC, em favor da ANAC, conforme especificado na legislação aplicável.



CAPÍTULO VIII – DAS PENALIDADES

- 8.1. **Caberá à ANAC**, sempre que verificada a ocorrência de indícios de infração às cláusulas contidas no presente Contrato e seus anexos, no Edital e seus anexos, bem como à regulamentação editada para discipliná-las, instaurar processo administrativo para apuração de eventuais irregularidades praticadas pela Concessionária.

Ou seja, cabe exclusivamente a ANAC, a fiscalização tanto das atividades aeroportuárias como os termos do contrato de concessão, restando manifestamente ilegítima a inclusão da INFRAERO no feito.

Assim, ainda que a INFRAERO tivesse atuado como operadora antes da concessão, **ela jamais poderia fiscalizar ou intervir nas atividades da concessionária**, pois esta competência foi legalmente atribuída à ANAC.

No Aeroporto de Fortaleza, a outorga foi formalmente **transferida à FRAPORT em 2017**, após transição prevista no contrato (cláusulas 2.23–2.26.5), extinguindo por completo qualquer poder ou dever jurídico da INFRAERO sobre o sítio aeroportuário.

Desde então, a INFRAERO não possui posse, qualquer ingerência operacional, autoridade administrativa, dever jurídico de fiscalização ou legitimidade para autorizar ou impedir atividades na área, pelo que não existe fundamento jurídico para lhe atribuir responsabilidade pelo dano notificado na ação.

Neste ponto, cumpre atentar para o **TEMA 1.204 do STJ**, segundo o qual:

Tema Repetitivo 1.204**Situação Trânsito em Julgado****Órgão julgador PRIMEIRA SEÇÃO****Ramo do direito DIREITO AMBIENTAL****Questão submetida a julgamento**

As obrigações ambientais possuem natureza *propter rem*, sendo admissível cobrá-las do proprietário ou possuidor atual e/ou dos anteriores ou, ainda, dos sucessores, à escolha do credor.

Tese Firmada

As obrigações ambientais possuem **natureza *propter rem***, sendo possível exigi-las, à escolha do credor, do proprietário ou possuidor atual, de qualquer dos anteriores, ou de ambos, **ficando isento de responsabilidade o alienante cujo direito real tenha cessado antes da causação do dano, desde que para ele não tenha concorrido, direta ou indiretamente.**



É precisamente a hipótese dos autos, uma vez que o dano noticiado remonta a 2024 e 2025, porém a Infraero deixou a administração do Aeroporto Internacional de Fortaleza em 2017.

Eventual responsabilidade reconhecida nos autos somente por ser atribuída:

- Ao **titular** → União / ANAC;
- Ao **delegatário** → FRAPORT;
- Ao **licenciador ambiental** → SEMACE;
- Ao **órgão fiscalizador federal ambiental** → IBAMA.

1.2 EXIGÊNCIA LEGAL DA AÇÃO POPULAR – AUSÊNCIA DE ATO IMPUTÁVEL À INFRAERO

A Lei nº 4.717/65 exige para responsabilização:

1. **ato administrativo** ou omissão qualificada;
2. **praticado** por agente público ou particular em colaboração;
3. **lesivo** ao patrimônio público ou ambiental;
4. **nexo causal** entre o agente e o dano.

A inicial não identifica **qualquer ato** ou **qualquer omissão qualificada** atribuível à INFRAERO. A narrativa é puramente **genérica** e **abstrata**, o que torna impossível enquadrar a estatal no art. 6º da Lei 4.717/65.

Portanto, por mais esta razão, a ação deve ser extinta em relação à INFRAERO.

MÉRITO

Ainda que superada a evidente ilegitimidade passiva, o que se admite apenas para argumentar, a pretensão autoral não merece prosperar em relação à INFRAERO, pois os fundamentos de mérito reforçam a ausência de sua responsabilidade.



1 RESPONSABILIDADE AMBIENTAL. AUSÊNCIA DE NEXO CAUSAL.

A petição inicial fundamenta a responsabilidade dos réus, em grande parte, na ocorrência de dano ambiental. A responsabilidade por dano ambiental no direito brasileiro é, de fato, objetiva e, em regra, *propter rem*, ou seja, acompanha o imóvel.

Contudo, a jurisprudência, notadamente do Superior Tribunal de Justiça, tem refinado a aplicação desse conceito, estabelecendo que a obrigação de reparar o dano pode ser exigida do proprietário, do possuidor atual, ou de qualquer dos anteriores, **desde que tenham concorrido, direta ou indiretamente, para o dano.**

O **Tema 1.204 do STJ** fixou a tese de que "*fica isento de responsabilidade o alienante cujo direito real tenha cessado antes da causação do dano, desde que para ele não tenha concorrido*".

No caso em tela, a **proprietária** do sítio aeroportuário é a **União**. A INFRAERO, antes da concessão, era a **possuidora direta** e operadora do bem público. Com o contrato de concessão, a **posse e a responsabilidade pela gestão foram transferidas à concessionária FRAPORT.**

Os danos ambientais alegados na inicial – desmatamento para o projeto "Cidade Aeroporto" – ocorreram anos após a INFRAERO ter perdido a condição de possuidora e operadora.

Não há nos autos qualquer indício de que a INFRAERO tenha concorrido, direta ou indiretamente, para os atos praticados pela concessionária. Pelo contrário, os atos de licenciamento, desmatamento e desenvolvimento do projeto imobiliário foram conduzidos exclusivamente pela FRAPORT e pela AEROTRÓPOLIS, com a participação da SEMACE. A responsabilidade *propter rem* não é uma ficção jurídica que atribui responsabilidade a todos que, em algum momento da história, tiveram vínculo com o imóvel.

Exige-se um **nexo causal**, ainda que por omissão. Como já demonstrado, a INFRAERO não tinha o dever de fiscalizar e, portanto, não pode ser responsabilizada por omissão. Sua responsabilidade cessou com a transferência da posse e da operação para a concessionária, que assumiu integralmente os riscos e deveres ambientais inerentes à atividade, conforme o contrato e a legislação.



2 O PAPEL DE CADA ENTIDADE ARROLADA NO POLO PASSIVO

A tese autoral de que a INFRAERO se omitiu (ID 151395110, p. 13) desconsidera a repartição de competências estabelecida pelo ordenamento jurídico. A responsabilidade do Estado por omissão só se configura quando há um dever específico de agir descumprido.

No ecossistema da concessão aeroportuária, os papéis são claros:

- **União:** Proprietária do bem.
- **ANAC:** Poder Concedente, órgão regulador e fiscalizador do contrato de concessão.
- **IBAMA:** Órgão federal com atribuição para licenciamento ambiental em casos específicos, como supressão de Mata Atlântica acima de determinados limites.
- **SEMACE:** Órgão ambiental estadual responsável pelo licenciamento das atividades, dentro de sua esfera de competência.
- **FRAPORT:** Concessionária, possuidora direta e executora das atividades, responsável por obter todas as licenças e cumprir a legislação ambiental.

A INFRAERO, após a concessão, não se enquadra em nenhuma dessas categorias de responsabilidade. Sua função histórica como operadora foi extinta e sucedida. Exigir que a INFRAERO fiscalize a ANAC, o IBAMA, a SEMACE e a FRAPORT seria criar uma hierarquia administrativa inexistente e atribuir-lhe um poder de polícia que a lei não lhe confere.

Portanto, não há que se falar em omissão da INFRAERO, pois não havia dever de agir. Qualquer irregularidade no licenciamento ambiental ou no cumprimento do contrato de concessão deve ser apurada em face das entidades e empresas que efetivamente participaram dos atos questionados.

3 IMPUGNAÇÃO ESPECÍFICA AOS FUNDAMENTOS E DOCUMENTOS. ART. 341, CPC

- **Subconcessão de 582.942 m² – impugnação total**
 - A FRAPORT/AEROTRÓPOLIS realizaram a negociação.
 - INFRAERO não é parte, não anuiu, não é administra da área desde 2017.
- **Desmatamento de 63,7 ha – impugnação total**
 - Autoria atribuída ao empreendimento FRAPORT/AEROTRÓPOLIS.
 - Licenças emitidas pela SEMACE. Fiscalização pelo IBAMA.



- INFRAERO não solicitou, não autorizou, não participou.
- **Descumprimento do PEA – impugnação total**
 - Obrigações contratuais são da concessionária, fiscalizadas pela ANAC.
- **Alegada omissão fiscalizatória – impugnação total**
 - INFRAERO não é órgão regulador.
 - Não possui poder de fiscalização.
 - Função exclusiva da ANAC (Lei 11.182/2005 e Contrato de Concessão).
- **Alegações ambientais gerais – impugnação total**
 - Não há responsabilidade sem vinculação fática e competência.

4 IMPUGNAÇÃO ESPECÍFICA AOS DOCUMENTOS JUNTADOS. ART. 341, CPC

- **Matérias jornalísticas (IDs 15139 6724–6732)**
 - Não possuem fé pública;
 - Não mencionam INFRAERO;
 - Unilaterais;
 - Impugnação integral.
- **Projetos comerciais “Cidade Aeroporto”**
 - Produzidos por FRAPORT/AEROTRÓPOLIS;
 - Sem assinatura da INFRAERO;
 - Impugnação integral.
- **ASV, PDR, licenças da SEMACE (IDs série 7934–8497)**
 - INFRAERO não participou;
 - Não compõe processo de licenciamento;
 - Impugnação integral.
- **Relatórios do IBAMA (IDs 8512–8513)**
 - Atribuem responsabilidades à FRAPORT/AEROTRÓPOLIS;
 - Não imputam qualquer responsabilidade à INFRAERO.
- **Relatórios de danos a residências e comércios (IDs 8514+)**
 - Fatos após 2024–2025;
 - INFRAERO sem ingerência;
 - Impugnação integral.



5 PRERROGATIVAS DE FAZENDA PÚBLICA DA INFRAERO

Com base neste fundamento o STF sedimentou o entendimento de que a Infraero faz jus às prerrogativas de Fazenda Pública Federal, conforme inteligência do **TEMA 412 do STF**³, com repercussão geral reconhecida.

Inclusive, neste sentido foi a decisão proferida no **RE 1476443 AgR - RIO DE JANEIRO**:

EMENTA: AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO. CONSTITUCIONAL E PROCESSUAL CIVIL. EXECUÇÃO. INFRAERO: EMPRESA PÚBLICA PRESTADORA DE SERVIÇO PÚBLICO NA ÁREA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA. ATIVIDADE NÃO CONCORRENCIAL. SUBMISSÃO AO RITO DOS PRECATÓRIOS JUDICIAIS. PRECEDENTES. ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE ORIGEM DIVERGENTE DA JURISPRUDÊNCIA DESTE SUPREMO TRIBUNAL. AGRAVO REGIMENTAL DESPROVIDO. (RE 1476443 AgR, Relator(a): CÁRMEN LÚCIA, Primeira Turma, julgado em 20-05-2024, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-s/n DIVULG 21-05-2024 PUBLIC 22-05-2024)

Ante o exposto, requer sejam reconhecidas à Infraero as prerrogativas de Fazenda Pública e, por conseguinte, a **impenhorabilidade de seus bens, sujeição de seus débitos ao regime de precatórios do art. 100 da CF/88, a dispensa de preparo para a interposição de recurso, a contagem especial de prazos processuais e incidência de juros de mora de na forma prevista o art. 1º-F da Lei n.º 9.494/97.**

PEDIDOS

Ante o exposto, a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO requer:

- a) O acolhimento da **preliminar de ilegitimidade passiva**, com a consequente **extinção do processo sem resolução de mérito** em relação à INFRAERO, nos termos do art. 485, VI, do Código de Processo Civil, condenando-se a parte autora aos ônus da sucumbência;
- b) Subsidiariamente, caso não seja acolhida a preliminar, que no mérito a presente Ação Popular seja julgada **totalmente improcedente** em relação à INFRAERO, reconhecendo-se a ausência de qualquer responsabilidade, seja por ação ou omissão, pelos fatos narrados na petição inicial;

³ STF – TEMA 412: A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO, empresa pública prestadora de serviço público, faz jus à imunidade recíproca prevista no art. 150, VI, a, da Constituição Federal.



- c) A condenação da parte autora ao pagamento das custas processuais e honorários advocatícios, em caso de litigância de má-fé, nos termos da Lei nº 4.717/65 (art. 12, parágrafo único)

Protesta a INFRAERO por todos os meios de prova em direito admitidos, especialmente pelo depoimento pessoal do Autor, sob pena de confissão quanto à matéria de fato, oitiva de testemunhas, juntada de novos documentos e perícia, se necessária.

Assim, requer a juntada da presente CONTESTAÇÃO, bem como o acolhimento das razões apresentadas, para julgar a ação **TOTALMENTE IMPROCEDENTE**, com a condenação do Autor ao pagamento de custas processuais, honorários advocatícios e demais cominações legais.

Nesses Termos, Pede Deferimento.

Fortaleza, 30 de março de 2026.

THAÍS REGINA DE SOUZA

Procuradora da Infraero
OAB/PA nº 13.959

TIAGO VEGETTI MATHIELO

Procurador da Infraero
OAB/SP nº 217.800

