



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA



Agenda 2013/2014

“Investimento e Gestão: desatando o nó logístico do País”

4º Ciclo – Aviação Civil

BRASÍLIA – DF



Senado Federal

Comissão de Serviços de Infraestrutura

Agenda 2013/2014

**“Investimento e Gestão:
desatando o nó
logístico do País”**

4º Ciclo – Aviação Civil

Brasília – DF

Consultoria Legislativa do Senado Federal

Coordenação: Gustavo Henrique F. Taglialegna

Assistente Técnico: Paulo Tominaga

Painel 1: Governança e Evolução da Aviação Civil Brasileira – Heloísa Guzzi Campos

Painel 2: Segurança Operacional e o Crescimento da Aviação Civil Brasileira – Emílio Moura Leite da Silveira

Painel 3: Desafios da Infraestrutura Aeronáutica e Aeroportuária – Maria Rita Galvão Lôbo

Painel 4: Modernização dos Aeroportos Nacionais – Andreza Rios de Carvalho

Painel 5: Investimento e Logística de Aeroportos Regionais – Breno de Lima Andrade

Gabinete do Senador Fernando Collor

Assessoria Especial: Darke Nunes de Figueiredo

Assessoria Parlamentar: Carlos Murilo Frade Nogueira

Assistentes Parlamentares: Bernardo Soares Fialho, Gilberto José

Schneider, Hebe Machado Guimarães-Dalgaard e Juliane Silva Gurgel

Chefia de Gabinete: Joberto Mattos de Sant' Anna

Secretária: Fátima Madureira Alencar

Comissão de Serviços de Infraestrutura

Secretário: Álvaro Araújo Souza

Equipe: Adriana Soares Padilha Macedo, Ana Luisa Almeida Oliveira, Antonio Gomes da Silva Neto, Jéssica Egídio França, Lairton Pedro Kleinübing, Nanci Laura da Costa Moreira, Nilza Viana Esteves e Thales Roberto Furtado Morais

Brasil. Congresso Nacional. Senado Federal. Comissão de Serviços de Infraestrutura.

“Investimento e gestão : desatando o nó logístico do país” : Agenda 2013/2014 / Comissão de Serviços de Infraestrutura. – Brasília : Senado Federal, 2014.

71 p.

4º Ciclo – Aviação Civil

1. Aviação civil, investimento, debate, Brasil. I. Título.

CDD 387.70981

Sumário

	Pág.
Apresentação	5
Painel 1 – Governança e Evolução da Aviação Civil Brasileira ..	7
Painel 2 – Segurança Operacional e o Crescimento da Aviação Civil Brasileira	15
Painel 3 – Desafios da Infraestrutura Aeronáutica e Aeroportuária	27
Painel 4 – Modernização dos Aeroportos Nacionais	43
Painel 5 – Investimento e Logística de Aeroportos Regionais ...	57

APRESENTAÇÃO

Este é o quarto compêndio do Ciclo de Audiências Públicas sobre “Investimento e Gestão: desatando o nó logístico do País”, da Agenda de Debates 2023/2014 da Comissão de Serviços de Infraestrutura, com os relatos do quarto ciclo de painéis, que debateu o tema “Aviação Civil – Gerenciamento; Modernização; Ampliação e Principais Óbices”.

Desta feita, coube a S. Ex^a o Ministro Wellington Moreira Franco, da Secretaria de Aviação Civil, a Audiência Preparatória do ciclo, sobre Governança e Evolução da Aviação Civil Brasileira. Na sequência, quatro painéis foram realizados, abrangendo “Segurança Operacional e o Crescimento da Aviação Civil Brasileira”; “Desafios da Infraestrutura Aeronáutica e Aeroportuária”; “Modernização dos Aeroportos Nacionais” e “Investimento e Logística de Aeroportos Regionais”. Participaram dos debates catorze especialistas do Governo e da iniciativa privada, tais como representantes das diversas associações que agrupam as empresas de aviação e das concessionárias de aeroportos.

O Ciclo de Audiências da Agenda 2013/2014 contempla os diversos subtemas dos setores da infraestrutura, tais como Energia; Transportes; Mineração; Aviação Civil; Telecomunicações; Água (incluindo a transposição do Rio São Francisco), Saneamento Básico e Portos, além de Temas transversais da infraestrutura.

Os debates sobre a aviação civil abordaram a gestão da segurança operacional; os óbices ao crescimento da aviação geral; a situação da aviação agrícola no país; o sistema de navegação por satélite; os óbices da aviação regular; os desafios para o órgão regulador; a mo-

dernização aeroportuária sob a gestão de concessionários; a infraestrutura dos aeroportos regionais, operação e seus óbices e a investigação e a prevenção de acidentes aeronáuticos, entre outros.

Com a publicação de mais este compêndio, a Comissão de Serviços de Infraestrutura segue proporcionando a reflexão e propostas de solução para os problemas do desenvolvimento do País. Esta e as demais separatas serão distribuídas aos parlamentares, autoridades e órgãos públicos, universidades e instituições de ensino técnico e entidades privadas dedicadas à infraestrutura.

Senador **Fernando Collor**

Presidente da Comissão de Serviços de Infraestrutura

Painel 1

I – Identificação

Assunto: Governança e Evolução da Aviação Civil Brasileira.

Local: Plenário da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI).

II – Participante

1. Sr. Wellington Moreira Franco – Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

III – Introdução

No dia 2 de setembro de 2013, realizou-se audiência de abertura do quarto ciclo de debates sobre logística no País, que ora passa a tratar de aviação civil. O palestrante convidado foi o Sr. Wellington Moreira Franco, Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR).

A reunião foi presidida pelo Senador Fernando Collor, presente o Senador Valdir Raupp.

IV – Relato da exposição do palestrante

1. **Ministro Wellington Moreira Franco**

O Ministro Chefe da Secretaria de Aviação Civil apresentou breve histórico do desenvolvimento do setor no País, os atuais desafios enfrentados, os programas estabelecidos pelo Governo federal e, por fim, sugeriu temas relevantes à aviação civil a serem debatidos no Senado Federal.

Em sua análise, os obstáculos ao desenvolvimento da aviação civil estão estreitamente ligados a sucessivos períodos de crises econômicas internacionais que acabaram afetando o Brasil. Dessa forma, desde a moratória do México, no início da década de 1980, até o segundo mandato do Presidente Lula, na primeira década dos anos 2000, o Brasil vivenciou crises cambiais, financeiras e mesmo políticas. Nesse cenário de dificuldades, o Governo teve minada sua capacidade de investir em infraestrutura logística. Em consequência, as grandes empresas de projetos do setor privado acabaram por minguar, vendo seus engenheiros procurarem oportunidades melhores de emprego em outros setores da economia. Nesse sentido, não deixou o Ministro de asseverar as significativas dificuldades encontradas pelo Governo ainda hoje em decorrência da perda de uma geração de engenheiros, uma vez que as empresas nacionais não conseguem apresentar projetos suficientemente detalhados para atender as complexidades dos projetos logísticos da indústria da aviação e, por vezes, acabam atrasando obras sendo desenvolvidas pela Infraero.

Em resumo, em trinta anos, o País deixou de investir em infraestrutura e ainda perdeu valioso know how em engenharia. Apesar disso, a aviação civil teve um grande crescimento nos últimos dez anos, sendo a demanda de passageiros triplicada e os preços das tarifas reduzidos. Não é difícil concluir que a estrutura pré-existente acabou por apresentar sinais de saturação e desgaste, requerendo novos investimentos.

Do ponto de vista do Governo federal, finalmente há estabilidade político-econômica e recursos suficientes para a renovação e ampliação da estrutura. Os desafios postos ao Brasil são:

- Prestar um serviço que atenda, efetiva e simultaneamente, os princípios constitucionais de eficiência e moralidade, a fim de garantir a velocidade necessária de transformação na infraestrutura de aviação que o País requer. Nesse sentido, o Tribunal de Contas da União tem sido um órgão muito importante no sentido de colaborar para que obras paralisadas há anos por motivos de ilicitudes ou irregularidades sejam saneadas e possam continuar até sua finalização. Assim, tanto a moralidade quanto a eficiência da aplicação dos recursos públicos são preservados, pois é menos custoso recuperar uma obra em andamento do que iniciar outra nova;
- Melhorar o nível de qualidade do serviço prestado à população. Numa situação de monopólio estatal dos serviços aeroportuários, os usuários eram tidos como passageiros sem parâmetros ou força para exigir um atendimento de qualidade. Na atual visão, pretende-se considerar o passageiro como verdadeiro cliente, merecedor de um nível de informação e sinalização, de conforto e de mobilidade adequados. Essa compreensão de “cliente” acaba sendo reforçada na medida em que ocorrem as privatizações de aeroportos e a Infraero passa a sofrer os efeitos da competição pelos clientes; e
- Adequar a estrutura aeroportuária à crescente demanda por serviços de transporte aéreo. Lembrou que o transporte aéreo vem assumindo um papel superior não só da mobilidade e da garantia do direito de mobilidade dos passageiros, mas, sobretudo, da rapidez em garantir a movimentação de cargas, promovendo crescimento e inserção econômica da região em que está localizado. Dessa forma, o Governo estipulou como metas transportar 200 milhões de passageiros por ano até 2020 e ampliar a cobertura geográfica do serviço.

Diante desse quadro, o Governo da Presidenta Dilma definiu três programas:

- Programa de concessão. De acordo com o palestrante, hoje já há um consenso de que é preciso mobilizar capitais públicos e privados para aumentar a capacidade de investimento e, em consequência, garantir taxas de crescimento econômico que atendam às necessidades da população. No setor de aviação civil, isso vem sendo atingido com a concessão de aeroportos, além de investimentos via Infraero. Atualmente três grandes aeroportos já estão sob gestões privadas – Brasília (DF), Campinas (SP) e Guarulhos (SP) – e, segundo a opinião do Ministro, as três experiências têm sido bem sucedidas no tocante à ampliação da estrutura física. Porém, a maior expectativa está na melhora da qualidade das operações no dia a dia dos aeroportos, lembrando que essa é uma atividade sofisticada e intensiva em tecnologia. Além disso, as concessões dos aeroportos do Galeão (RJ) e de Confins (MG) vêm sendo preparadas. Explicou que, para Confins, adotou-se a metodologia de “aeroporto indústria”, buscando desenvolver um grande polo industrial em torno do aeroporto. Se for bem-sucedida a experiência, será um modelo a ser adotado em outras partes do País;
- Programa de aviação regional. Reconhecendo-se a crescente importância do transporte aéreo na interiorização do crescimento econômico e a absoluta necessidade desse tipo de serviço em áreas remotas do País, como a Amazônia, o Governo deve investir, na primeira etapa do programa, em 270 aeroportos regionais, entre os 700 atualmente existentes, e licitar mais 45. Para incentivar a demanda pelo transporte regional e deixá-lo competitivo, o Governo pode lançar mão de recursos do Fundo Nacional da Aviação Civil (FNAC) até a importância de R\$ 7,5 bilhões para subsidiar passagens em destinos selecionados; e

- Programa de ampliação e modernização de aeroportos da Infraero. Atualmente a Infraero possui 69 aeroportos, sendo que, entre esses, estão os vinte maiores do País, não considerando os três já privatizados. Exatamente esses vinte vêm recebendo investimentos com orçamento total em torno de R\$ 5 bilhões. Esse é um programa que enfrenta sérias dificuldades operacionais, seja em relação aos projetos, seja em relação a empresas vencedoras das licitações, mas que não possuem qualificação real para cumprir os termos dos contratos. Dessa forma, a Secretaria vem trabalhando em colaboração com o Tribunal de Contas da União para superar tais dificuldades.

Após explicar sobre as medidas tomadas pelo Governo, sugeriu temas relevantes para a aviação civil nacional para serem debatidos pela Comissão de Serviços de Infraestrutura:

- Aviação executiva. O tema se mostra relevante na medida em que o País já é o segundo maior em aviação executiva no mundo e, para que o plano de aviação regional se concretize, é preciso cuidar das pequenas empresas que realizam esse tipo de transporte, pois são elas que farão a ligação entre aeroportos regionais e os grandes hubs;
- Participação de capital estrangeiro nas empresas aéreas. A legislação brasileira em vigor permite que apenas 20% do capital das empresas seja estrangeiro. Entretanto, na visão do Ministro, essa limitação não mais faz sentido quando se pensa em governança empresarial, não havendo necessária correspondência entre aquele que somente deseja investir e aquele que deseja gerir o negócio.
- Rediscussão do Código Brasileiro de Aeronáutica. O tema precisa ser revisto, uma vez que a legislação vigente não mais responde às necessidades do presente e o projeto de lei para um novo código há muito tempo está em discussão no Legislativo, mas sem uma definição. Como resultado, surgem inseguranças no mercado.

Em conclusão, o setor de aviação no Brasil tem passado por mudanças profundas nos últimos anos, deixando de ser liderado e organizado pelas Forças Armadas e passando para o comando civil. Com isso, espera-se que a gestão de segurança militar aérea seja mais focada, ao mesmo tempo em que a administração da infraestrutura aeroportuária e da aviação civil passe a ser mais aberta e competitiva, garantindo ao passageiro e cidadão brasileiro qualidade, segurança e preço de transporte aéreo.

V – Questionamentos e Debates

- Considerações do Senador Valdir Raupp

O Senador Valdir Raupp elogiou a iniciativa do Governo em criar a SAC, pois concentrou o esforço de reestruturar o setor em um órgão forte e, como resultado, o País vem conseguindo ampliar e construir novos aeroportos. Também elogiou o programa de interiorização da aviação regional, citando exemplos de aeroportos em seu estado, Rondônia, que estavam abandonados, mas que passaram por investimentos federais recentes. Porém, criticou o tempo da burocracia para homologação de pistas novas ou reformadas. Por fim, comentou sobre a dificuldade financeira das companhias aéreas, apesar das passagens estarem com preços em patamares elevados. Sugeriu, então, que a SAC reconsiderasse as tarifas aeroportuárias cobradas ou a tributação do combustível de aviação, a fim de que os custos operacionais das empresas diminuam.

- Considerações do Senador Fernando Collor

O parlamentar questionou o porquê de o preço da passagem intrarregional ser frequentemente muito mais cara que passagens internacionais. Também apresentou pergunta feita por telespectador: “Se queremos incluir novos passageiros nos aeroportos, a chamada nova classe média, seria importante uma relação melhor entre o aeroporto e o transporte público

das cidades. Duas corridas de táxi para aeroportos distantes, por exemplo, João Pessoa, podem representar um acréscimo de 50% no valor da viagem. O que tem sido feito para termos mais linhas de ônibus para acessar os aeroportos? A Infraero poderia fornecer acesso ao centro das cidades onde as prefeituras não têm interesse em atender a população?”.

- Respostas do Sr. Wellington Moreira Franco

Quanto o preço das passagens, o Ministro ressaltou que o Brasil avançou nesse tópico ao abandonar a política de prefixação dos preços, deixando que o mercado o regule. Assim, hoje, à população é dada a oportunidade de adquirir passagens a preços baixos se planejar a viagem com antecedência. Porém, concordou que passagens intrarregionais no Brasil podem ter preço mais elevado do que passagens para destinos internacionais e que isso é uma situação que prejudica nosso país, afetando negativamente, por exemplo, o turismo interno. Explicou que um dos fatores que contribuem para tal diferença de preços é a tributação do querosene de aviação. Quando o voo é internacional, ainda que realizado por companhia aérea brasileira, tributos como ICMS e PIS/Cofins não incidem sobre o combustível utilizado e, isso acaba por fazer com que o combustível para esses voos custem cerca de 30% a menos, se comparado ao combustível utilizado em voos intrarregionais. Nesse ponto, criticou a política brasileira, considerada por ele colonialista, uma vez que transfere riqueza para o exterior, em detrimento do próprio País. Contudo, não deixou de lembrar que a tributação de ICMS é de competência dos Estados e não da União.

Acerca do acesso ao aeroporto, ressaltou que a Infraero não possui competência para tanto, cuidando apenas das operações aeroportuárias. Explicou que a mobilidade urbana é uma questão essencialmente de Estados e Municípios, ainda que, devido ao rápido crescimento das cidades brasileiras, a União venha realizando investimentos para sua melhoria.

Painel 2

I – Identificação

Assunto: Segurança Operacional e o Crescimento da Aviação Civil Brasileira.

Local: Plenário da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI).

II – Participantes

1. Sr. Cláudio Passos Simão, Diretor de Aeronavegabilidade da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac);
2. Sr. Coronel Aviador Ricardo Nogueira, Diretor-Geral da Associação Brasileira das Empresas de Aviação Geral (Abag);
3. Sr. Comandante Nelson Antônio Paim, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola (Sindag).

III – Introdução

Seguindo a realização de audiências públicas sobre investimento e gestão no setor logístico, foi realizado no dia 4 de setembro de 2013 o segundo painel para discutir o tema “Segurança Operacional e o Crescimento da Aviação Civil Brasileira”.

Foram convidados os seguintes especialistas e autoridades: o Sr. Cláudio Passos Simão, Diretor de Aeronavegabilidade da Agência

Nacional de Aviação Civil (Anac); o Sr. Coronel Aviador Ricardo Nogueira, Diretor-Geral da Associação Brasileira das Empresas de Aviação Geral (Abag); e o Sr. Comandante Nelson Antônio Paim, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola (Sindag)

A reunião foi presidida pelo Senador Fernando Collor e, posteriormente, pelo Senador Wilder Moraes, presentes os Senadores Flexa Ribeiro, Blairo Maggi, Alfredo Nascimento, Walter Pinheiro, Sérgio Petecão e Delcídio do Amaral.

IV – Relato das exposições dos palestrantes

1. Sr. Cláudio Passos Simão

O Sr. Cláudio Passos Simão iniciou sua palestra destacando que o Brasil possui o sétimo maior mercado de aviação civil do mundo, em termos de passageiro, e o terceiro, em aviação doméstica. Nos últimos dez anos, o número de passageiros aumentou 12% ao ano (180% para a década), e o de aeronaves, 7% ao ano. No entanto, esses números não denotam que a Anac também cresceu na mesma proporção.

Nesse contexto, a Agência enfrenta três principais desafios: a regulação, que é o processo de estabelecer regras; a certificação, pelo qual o cumprimento das regras é verificado; e a fiscalização, em que o cumprimento das regras e eventuais desvios são acompanhados de perto pelo órgão regulador. Ressaltou que, dos três, o processo de certificação é o principal desafio a ser vencido para garantir a segurança operacional.

E o que abrange esse processo?

Conforme o expositor, a certificação é antecedida pela regulação técnica e econômica, cujas normas devem ser garantidas pelo próprio procedimento certificativo. Este, por sua vez, está sujeito às operações de fiscalização, que se dividem em: vigilância e continuidade – que é a manutenção do processo de certificação original e

correção de possíveis desvios e tendências naturais – e ações fiscais propriamente ditas, cujo escopo está em evitar a burla ao sistema.

No âmbito da certificação estrita, está a certificação de aeronaves (aprovação de projetos e de empresas fabricantes, registro de aeronaves, aprovação de aeronavegabilidade e aprovação de empresas de manutenção), a certificação da infraestrutura (aprovação de projeto da infraestrutura aeroportuária e de sua operacionalização) e a certificação de operações (aprovação operacional de empresas aéreas e aprovação de pessoal e de escolas).

Passando para os dados estatísticos que norteiam as ações da Agência, o palestrante mostrou que, entre pequenas e grandes aeronaves, tanto no transporte aéreo público quanto no privado, o Brasil apresentou um número reduzido de acidentes aéreos. No ano de 2012, após o período crítico de 2006 a 2008, o País teve 1,9 acidentes a cada um milhão de decolagens, sendo que 0,21 foram fatais.

Esse indicador expressa quão segura é a aviação civil brasileira, estando nivelada com o índice de países desenvolvidos e bem abaixo da meta definida pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), que é de 1,00 para acidentes fatais.

Há, no entanto, uma tendência de aumento no número de acidentes, quando se analisa a média móvel dos últimos cinco anos. Em 2008, o total de acidentes envolvendo o transporte regular e o privado foi de 106. Em 2009, foi de 105. No ano de 2010, houve uma queda para 99, mas nos anos de 2011, 2012 e 2013 os números aumentaram para 152, 175 e 172, na ordem respectiva.

A razão para o citado aumento está conectada, por exemplo, ao incremento da atividade de instrução de pilotos, que, muitas vezes, é feita com instrutores inexperientes. Além disso, por representar uma atividade de alto risco, a aviação agrícola contribui sobremaneira para o crescimento da curva de acidentes. Paralelamente, houve, nos últimos 5 anos, um aumento significativo na exploração da aviação privada e no uso de helicópteros.

O palestrante salientou que a quantidade de acidentes que apresentaram alguma fatalidade ou severidade também acompa-

nhou esse aumento no número total de acidentes. Mas a fatalidade/severidade não esteve distribuída de forma homogênea, nem entre os tipos de aeronaves, nem entre as regiões brasileiras. Em helicópteros, por exemplo, 3 em cada 11 acidentes tiveram alguma fatalidade (27,27%), ao passo que, em aviões, essa relação foi de 14 para 87 (16,09%).

Da mesma forma, enquanto no Nordeste, segundo estatísticas de janeiro a julho de 2013, não houve nenhuma fatalidade nos 6 acidentes ocorridos, na região Norte do País, houve 6 fatalidades dentre os 14 acidentes, alcançando a preocupante marca de 42,85%. No Centro-Oeste, a relação foi de 5 em 28 (17,85%); no Sudeste, de 4 em 32 (12,5%); e, no Sul, 2 em 18 acidentes foram fatais (11,11%).

Quanto à sazonalidade, a época em que foi registrado o maior número de acidentes coincidiu com o período de colheita e replantio, geralmente em julho e setembro. Nos meses de setembro, houve mais acidentes fatais, em razão das manobras aéreas necessárias para dar início à lavoura.

A composição, por área, mostrou o seguinte para o ano de 2013. Dos 98 acidentes registrados até julho, 2% deles estiveram associados às aeronaves policiais; 11% ao táxi aéreo; 21% com instrução de pilotos; 27% aos aviões atuantes no setor agrícola; e 39% à atividade privada. Enquanto os setores policial e instrutivo não registraram qualquer fatalidade, os demais apresentaram 17 fatalidades para o período (7 na aviação privada; 7 na agrícola; e 3 no táxi aéreo).

Realidade semelhante sucedeu no ano de 2012. Do total de 178 acidentes, 20% estiveram ligados à instrução de pilotos; 13% ao táxi aéreo; 14% à aviação agrícola; 12% a acidentes envolvendo helicópteros; e 41% abrangendo a aviação privada. Devido a uma fiscalização exigente e eficaz, os acidentes com jatos executivos foram quase zerados, informou o palestrante.

Diante desse quadro, o expositor informou que a Anac robusteceu o processo de certificação e de vigilância continuada, além de ter criado uma área exclusiva para ações fiscais. Em resumo, as ações abrangeram: a) revisão de normas e exigências para instrução de pilotos, criando-se escolas e centros de treinamento; b) reuniões com

os órgãos de controle e com o Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola (Sindag), no tocante às aeronaves destinadas à agricultura; c) reuniões com setores envolvidos e intensificação das operações de fiscalização, quanto ao uso de helicópteros; e d) no que se refere à aviação privada, a líder em números de acidentes, aumento da fiscalização tanto na importação de aeronaves usadas quanto nas decolagens, por meio do sistema Decolagem Certa (DCERTA).

Afirmou que, a partir das ações da Agência, observou-se uma redução no número de acidentes, mas ainda há vários obstáculos a serem enfrentados pelo órgão. Reiterou que os processos técnicos de regulamentação, certificação, fiscalização e manutenção adquirem uma complexidade maior com o crescimento e a diversificação da aviação civil brasileira. Mesmo assim, é preciso dar suporte ao que denominou de “crescimento sustentado”, isto é, aquele em que há equilíbrio entre a área técnica e as necessidades do País.

2. Sr. Ricardo Nogueira

O Sr. Ricardo Nogueira inaugurou sua exposição dizendo que, embora a aviação geral brasileira seja a segunda maior do mundo, atrás apenas da dos EUA, ela ainda é bastante desconhecida dos dirigentes públicos e da sociedade. Composta por 7 principais segmentos (aviação executiva, táxi aéreo, serviços aéreos especializados, aviação agrícola, aviação privada, aviação de instrução e aviação experimental e aerodesportiva), a aviação geral participa com 97,4% das aeronaves no espaço aéreo nacional.

Numericamente, em dezembro de 2012, havia 13.965 aeronaves. O ritmo de crescimento do setor vem sendo, em média, de 6,5% ao ano, ao passo que ao redor do mundo esse crescimento é de 3 a 3,5% ao ano. A frota é bastante nova e está distribuída por todos os estados da federação. No entanto, São Paulo, Minas Gerais e Mato Grosso concentram 44% do total das aeronaves. Além disso, o contingente de aeronaves foi avaliado em 13,5 bilhões de dólares e recebe constantes investimentos.

Paralelamente, a aviação geral é responsável pela geração de 33 mil empregos diretos (além dos empregos indiretos associados às tarefas executadas) e, somente no segmento de táxi aéreo, houve o recolhimento de 1 bilhão em impostos. Nesta seara, especificamente, atuam 160 helicópteros e há, anualmente, o transporte de mais de um milhão de passageiros para ou de plataformas oceânicas (transporte offshore). Espera-se um crescimento significativo com o início da exploração do pré-sal, além de investimentos na ordem de 2,5 bilhões de dólares no próximo ano.

O palestrante informou, ainda, que o nicho de atuação do setor de taxi aéreo é amplo e abrange serviços como: ambulância para remoção de pacientes e transporte de órgãos; reparo e inspeção em linhas elétricas; transporte de equipamentos de combate a incêndios; atendimento e manutenção de aeronaves em trânsito; apoio a governos estaduais e suas frotas, inclusive a policial; atendimento a malotes bancários (Câmara de Compensação Banco do Brasil); formação de recursos humanos, como pilotos, mecânicos, atendentes; aerofotogrametria agrícola; e sensoriamente remoto. Disse que, dentre os serviços aéreos especializados, destacam-se os serviços de aviação agrícola, com 224 empresas.

Encerrou sua fala dizendo que, diante da ausência de políticas públicas para a aviação geral, quatro obstáculos se mostram evidentes: 1) forma de concessão de áreas aeroportuárias, uma vez que as normas da Anac pertinentes ao tema não trazem segurança jurídica para as empresas; 2) acesso à infraestrutura aeronáutica e aeroportuária pelos diversos operadores aéreos, devendo haver a partição da capacidade instalada de um determinado aeroporto, a fim de dar as condições mínimas de a aviação geral operar; 3) criação de terminais para a aviação geral; e 4) carência de recursos humanos na Anac, solucionável por meio de contratação de pessoal, precedida de concurso público.

3. Sr. Nelson Antônio Paim

Representando o Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola (Sindag), o Sr. Nelson Antônio Paim afirmou que a aviação

agrícola é uma atividade crucial para a agricultura e para o País. Dentre as ações diretamente ligadas a ela, estão a pulverização aérea, o combate a incêndios e a vetores (insetos), adubação em florestas, semeadura de pastagens e povoamento de águas.

A regulação e a fiscalização das empresas agrícolas são feitas pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) e pela Anac, sendo que a legislação pertinente compreende o Decreto-Lei 917/1969, que dispõe sobre o emprego da aviação agrícola no País e dá outras providências, regulamentado pelo Decreto 86.765/1981; a Lei do Aeronauta (Lei 7.183/84); o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/1986); a Instrução Normativa nº 2/2008, do MAPA; a Nota técnica do MAPA 01/2011; e o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº137.

As normas específicas do MAPA determinam, entre outras coisas, que as aeronaves utilizadas na agricultura devam ser especializadas para tanto e que os pilotos sejam habilitados para este tipo de pilotagem (isto é: tenham 400 horas de voo e realizado o curso para piloto agrícola, além de ser exigida experiência na aviação comercial).

No que se refere a limites de distância de povoados e mananciais, o conjunto normativo estabelece que a atividade aeroagrícola deva manter uma distância de 250 metros de qualquer população ou nascente de água. Adicionalmente, a empresa é responsável por emitir relatório operacional e relatórios mensais das atividades. Além disso, é preciso que esteja acompanhada de um agrônomo, tenha autorização da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), do Ibama e do MAPA para pulverizar determinada área, respeite o uso obrigatório de Equipamento de Proteção Individual (EPI), e mantenha e opere um pátio de descontaminação de aeronaves.

Já a legislação da Anac, especialmente o RBAC 137, dispõe que, dentre a documentação obrigatória das aeronaves agrícolas, haja o manual de segurança de voo operacional e o certificado de operador aeroagrícola.

Mudando de temática, o palestrante informou que o Brasil ocupa a 7ª posição em termos de utilização da aviação agrícola, atrás dos EUA, Canadá, Austrália, Espanha, Portugal e Argentina. O País

trabalha com 231 empresas registradas e 199 operadores privados, sendo que no estado do Rio Grande do Sul está concentrada a maioria das empresas agrícolas e, nos estados de Mato Grosso e Bahia, a grande parte da aviação particular.

Quanto à frota agrícola, ela vem crescendo de 6 a 7% a.a., sobretudo em razão da expansão da agricultura e, hoje, está quantificada em mais de 1.800 aeronaves, representando a segunda maior frota do mundo (os EUA também lideram os números nesse aspecto). Ao lado desse montante, o setor conta com 1.434 pilotos, 456 agrônomos, 1.332 técnicos agrícolas, 3.827 auxiliares e 7.049 pessoas ligadas diretamente às atividades de agricultura.

Afirmou que, embora a aviação agrícola responda por apenas 24% da pulverização nacional, esse percentual está ligado às situações mais críticas, como é o caso da soja, no Centro-Oeste, em que, na época de ferrugens e pragas, demanda controle rápido com defensivos. Na mesma linha, há outros casos proeminentes: rizicultura na região Sul, onde a pulverização é 100% feita com aeronaves, e a cana-de-açúcar, para a qual a tecnologia aérea é ideal.

Em resumo, os dados operacionais no ano de 2012 foram: 495 mil horas voadas; 45 milhões de litros de combustível; R\$ 936 milhões em faturamento das empresas (aqui não se contabilizou os dados dos operadores privados); e algo em torno de R\$ 234 milhões recolhidos a título de impostos.

No entanto, o Sr. Nelson Antônio Paim disse que o ramo aeroagrícola passa por seis dificuldades principais: 1) excesso de legislação, que trava a operacionalização das aeronaves agrícolas. A solução está na simplificação do arcabouço legislativo que regula o setor; 2) carga tributária elevada. No Brasil, a tributação é de 25% sobre o faturamento, ao passo que em outros países, ela é, em média, de 8%; 3) elevado custo do combustível, o qual representa um custo de 32% sobre o faturamento. Atualmente, o brasileiro paga R\$ 4,80 no galão de querosene, enquanto o norte-americano, R\$ 1,89; 4) falta de pilotos agrícolas, que, na maioria das vezes, exercem seu trabalho na aviação civil; 5) falta ou inexistência de linhas de crédito para financiamento de aeronaves. Salientou que 65% da frota têm mais de 15 anos e precisa ser renovada, mas não há qualquer política pública

que incentive o financiamento de novas aeronaves; e 6) tentativas de proibição da atividade, a exemplo do PLS 681/2011, da Senadora Ana Rita, que pretende extinguir o uso de aeronaves na agricultura.

Sobre as tentativas de proibição da atividade, destacou o comunicado do Ibama, de 19/07/2012, que restringiu, sem dialogar com os setores envolvidos, quatro princípios ativos que geravam 40 produtos comerciais. Essa restrição causou um impacto negativo de 34% na produção da agricultura, traduzido em prejuízos, só em 2012, na ordem de R\$ 24 bilhões. O palestrante reiterou a importância do agronegócio, que corresponde, nos dias atuais, a 23% do PIB, 37% dos empregos e a 37,9% das exportações, e da necessidade de políticas públicas direcionadas para seu campo de ação.

V – Questionamentos e considerações finais

- Considerações e questionamentos do Senador Flexa Ribeiro:

O Senador Flexa Ribeiro questionou o Sr. Cláudio Passos acerca de três pontos: a) se a Anac já solucionou o problema em relação à falta de pessoal; b) se serão reabertos os postos da Agência, fechados, recentemente, em razão da falta de recursos humanos; c) quanto das taxas arrecadas é repassado para a Anac.

O Sr. Cláudio Passos Simão respondeu que a Agência continua, praticamente, do mesmo tamanho que era há dez anos. Apesar de ter recebido, no ano de 2013, 170 servidores, o órgão perdeu mais do que esse contingente no período. Dessa forma, asseverou ser impossível reabrir os postos que não se encontram em funcionamento atualmente. De outro norte, afirmou que é preciso avançar na elaboração do marco regulatório da aviação civil, tornando-o mais efetivo e menos burocrático. Em relação às Taxas de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC), disse que elas não sustentam a agência em cem por cento, havendo a dependência da Agência ao orçamento da União, o qual prevê o repasse de verbas ao órgão.

- Considerações e questionamentos do Senador Blairo Maggi:

O Senador Blairo Maggi indagou ao Sr. Cláudio Passos sobre a possibilidade de simplificação do quadro normativo que regula todo o processo de operacionalização aérea. E, ainda, arguiu a respeito de quem é a responsabilidade pelas operações que envolvem decolagem, percurso e aterrissagem.

O Sr. Cláudio Passos afirmou que um dos projetos em desenvolvimento na Anac é o de simplificar os procedimentos de certificação e fiscalização das aeronaves, fazendo-os funcionarem de maneira mais célere e efetiva. No entanto, ressaltou que não é possível, em alguns casos, exigir-se um nível elevado de segurança técnica, haja vista as peculiaridades de determinada região. Assim, é preciso averiguar, em cada caso concreto, como devem ser feitas a certificação e a fiscalização, sob pena de parar por completo a operação aérea em alguns locais. No que se refere à responsabilidade pela decolagem, percurso e aterrissagem, redarguiu que a parte de liberação, controle e gestão do espaço aéreo é feita pelo Comando da Aeronáutica. Essas atividades envolvem a análise de sistemas complexos e fogem à competência da Anac.

- Considerações e questionamentos do Senador Alfredo Nascimento:

O Senador Alfredo Nascimento reiterou a pergunta em relação ao orçamento da Anac, com o intuito de saber o quanto a Agência recebe e se este montante é suficiente para que ela execute suas funções.

O Sr. Cláudio Passos Simão disse que, apesar de haver a previsão de um orçamento, nem sempre o tanto que a Agência necessita é repassado. Mesmo assim, é intenso o trabalho no sentido de aprimorar os processos de certificação. Afirmou que, quando há cortes orçamentários, é preciso rearranjar o sistema, sem que isso cause prejuízos para a segurança dos voos. Porém, quanto mais recursos houver, mais eficiente será o trabalho desenvolvido pelo órgão.

- Considerações e questionamentos do Senador Wilder Morais e do Senador Walter Pinheiro:

Os Senadores indagaram, em síntese, se seria possível descentralizar algumas atividades da Anac para órgãos estaduais, a fim de dar mais velocidade aos processos em geral. O Senador Wilder Morais expôs sua convicção no sentido de que a terceirização do controle e gestão da aviação civil é uma saída plausível para contornar a lentidão atual do sistema.

O Sr. Cláudio Passos Simão defendeu a ideia de que descentralizar uma atividade como a aviação civil é delicado e exige muita reflexão. Nem tudo que está nas mãos da Anac é passível de descentralização. Há uma interdependência entre vários órgãos e entidades. A Agência regula apenas os aeroportos públicos. Disse que a demora em se obter respostas da Agência está associada, sobretudo, à falta de um marco regulatório claro. Dessa forma, ao invés de buscar a descentralização, seria interessante investir na elaboração de um conjunto normativo que torne as ações da Anac mais céleres.

Já o Sr. Nelson Antônio Paim disse que o grande problema da Anac é a falta de recursos humanos. Isso trava processos como o de reabilitação de pilotos e a vistoria de aeronaves. Reiterou que o crescimento observado na aviação civil não foi acompanhado pela infraestrutura da área, o que explica o funcionamento aquém da Agência em alguns assuntos.

- Considerações e questionamentos do Senador Sérgio Petecão:

O Senador Sérgio Petecão inquiriu o Sr. Cláudio Passos Simão sobre a situação das pistas de aeroportos do interior do Acre, muitas operando com apenas 50% de sua capacidade.

O Sr. Cláudio Passos Simão informou que a Anac cuida somente da regulação, e não do investimento em infraestrutura dos aeroportos, matérias afetas à competência da Infraero. À Agência cabe abrir ou fechar os aeroportos. Seu dilema, quanto às pistas do interior, especialmente as do Acre, é que, apesar de elas serem importantes

para as comunidades locais, não passam, na maioria das vezes, pelos critérios de segurança estabelecidos pela Anac. Assim, o que se busca fazer, desde que a segurança não seja comprometida, é encontrar um meio de elas operarem, mesmo não atendendo a todos os requisitos operacionais.

O Sr. Ricardo Nogueira, por sua vez, defendeu que é necessário buscar na Infraero e também nas empresas aéreas a razão pela qual está se operando com a capacidade reduzida.

- Considerações do Senador Delcídio do Amaral:

O Senador Delcídio do Amaral levantou a possibilidade de homologação da pista auxiliar do aeroporto de Campo Grande, uma vez que, ao que parece, ela está fora de uso e pode receber aeronaves de grande porte. Em seguida, mostrou sua preocupação sobre dois pontos. O primeiro, em relação à renovação das licenças de pilotos. Hoje, o piloto tem que vir a Brasília para fazer os procedimentos, mas seria fundamental haver a possibilidade de renovar a licença no seu estado de origem. O segundo ponto foi referente à proficiência em inglês, necessária para obtenção dessa licença. Para o Senador, os exames têm exigido além do necessário, e isso tem dificultado a formação de novos pilotos.

Painel 3

I – Identificação

Assunto: Desafios da Infraestrutura Aeronáutica e Aeroportuária.

Local: Plenário da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI).

II – Participantes

1. Brigadeiro do Ar José Alves Candez Neto – Diretor de Operações do Departamento de Controle de Espaço Aéreo (Decea) – Subdepartamento de Operações (SDOP);
2. Sr. Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino – Diretor de Operações de Aeronaves da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac);
3. Comandante Ronaldo Jenkins – Diretor da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear); e
4. Sr. Carlos Eduardo Fernandez Silveira – Gerente de Comunicações e Relações Institucionais do Aeroporto Internacional de São Paulo.

III – Introdução

Realizou-se, no dia 11 de setembro de 2013, Audiência Pública da Comissão de Serviços de Infraestrutura para tratar do assunto: “de-

safios da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária”. A presente discussão integra o tema “Aviação Civil”, dentro da “Agenda 2013/2014 – Investimento e gestão: desatando o nó logístico do País”.

Para proferir as palestras, foram convidados os seguintes especialistas e autoridades: Brigadeiro do Ar José Alves Candez Neto, Diretor de Operações do Departamento de Controle de Espaço Aéreo (Decea) – Subdepartamento de Operações (SDOP); Comandante Ronaldo Jenkins, Diretor da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear); Sr. Carlos Eduardo Pellegrino, Diretor de Operações de Aeronaves da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); e Sr. Carlos Eduardo Fernandez Silveira, Gerente de Comunicações e Relações Institucionais do Aeroporto Internacional de São Paulo.

A reunião foi presidida pelo Senador Sérgio Petecão. Estiveram presentes e fizeram o uso da palavra a Senadora Vanessa Grazziotin e os Senadores Flexa Ribeiro e Inácio Arruda.

IV – Relato das exposições dos palestrantes

1. **Brigadeiro do Ar José Alves Candez Neto**

Inicialmente, o Brigadeiro José Alves Neto lembrou que o Brasil é responsável pela navegação aérea de uma área de cerca de 22 milhões de quilômetros quadrados. Segundo ele, o espaço aéreo da região amazônica, além de ser extremamente complexo, devido à dificuldade de acesso aos equipamentos em terra, é equivalente ao de 32 países europeus juntos. Nesse cenário desafiador, foi implantado o sistema de controle atual, que, desde o início do século XXI, cobre todo o território nacional.

Em sua apresentação, buscou esclarecer os principais conceitos que permeiam a modernização do controle do espaço aéreo mundial – Comunicação, Navegação, Vigilância e Gerenciamento do Espaço Aéreo (CNS/ATM) – e o projeto de adaptação desse sistema ao Brasil, que vem sendo conduzido pelo Decea, por meio do Programa Sirius.

De acordo com o palestrante, esse novo sistema de navegação – por satélite, baseada em performance – tem sido trabalhada tanto na Organização Internacional de Aviação Civil (Icao) quanto no Brasil desde 1983, ano em que foi instituído o Comitê Futuros Sistemas de Navegação Aérea (Fans). O conceito foi apresentado em 1991, incluído no Plano Global de Navegação Aérea em 1998, e aprovado em 2003. Em 2008, o Brasil apresentou a versão nacional do ATM, cujo modo de implantação foi determinado em um documento no ano seguinte. A finalidade é atender aos níveis de segurança operacional, bem como proporcionar operações economicamente viáveis e ambientalmente sustentáveis, considerando os requisitos nacionais de segurança. O foco do Plano Global de Navegação Aérea (Ganp) é impedir que haja qualquer tipo de conflito operacional em voos entre quaisquer dois pontos do planeta. Quatro regiões do mundo estão adiantadas nesse processo: os Estados Unidos (EUA), com o NextGen; o Brasil, com o Sirius; a Europa, com o Sesar; e o Japão, com o Carats.

O Brigadeiro explicou que qualquer modelo de controle do tráfego aéreo é baseado em comunicações, navegação e vigilância. Até o momento, a comunicação entre o controlador e os pilotos é feita por voz, mas a ideia é que passe a ser feita via datalink, ou seja, por troca de mensagens, aumentando a velocidade e o tráfego de informações. Os sistemas das aeronaves estão acompanhando essa tecnologia, que já é uma realidade em toda a área do FIR Atlântico, que liga o Brasil à África e à Europa.

Quanto à navegação, informou que os equipamentos atuais estão sendo substituídos por uma navegação por satélite. Já em operação, há o GPS, norte-americano, e o Glonas, russo. O Galileo, europeu, e o Beidou, chinês, estão em estado avançado de implantação. Conforme explicou, são necessários cinco satélites simultaneamente em contato com o avião para que a navegação funcione: quatro informando a latitude, a longitude, a altura e o tempo, e um fazendo a checagem do sistema.

A vigilância, por sua vez, que atualmente é feita por radar, será feita por meio de equipamentos de performance mais avançada, automáticos e dependentes de uma troca de informação entre a antena e a aeronave. Entre as inovações, essa tecnologia vai permitir a troca de informações direta entre aeronaves e a visualização até mesmo

das que se localizam em uma zona cega, como atrás de um morro. Já começou a ser implantada nas bacias brasileiras, devendo entrar em funcionamento até março de 2014.

O Plano de Implementação Nacional, uma adequação do plano da Icao à realidade brasileira, divide as necessidades nacionais em diversos empreendimentos. Entre eles, destacou o AIM-BR, voltado à melhoria da qualidade, integridade e disponibilidade da informação aérea aos pilotos, e a implementação da aviação baseada em performance (PBN).

O objetivo do AIM-BR é colocar todas as informações disponíveis (de relevo, de obstáculos, etc.) em um único banco de dados e disponibilizá-las aos pilotos por meio digital. Já o PBN tem como foco a segurança operacional, envolvendo a performance das aeronaves, dos equipamentos de solo, bem como das tripulações e dos aeroportos. Os procedimentos a serem realizados são definidos pelo Decea e cabe à Anac conceder a certificação. Além da segurança, outros objetivos desse empreendimento são o aumento da capacidade (mais aeronaves voando e com segurança), da eficiência (redução do tempo de voo e do consumo de combustível), da acessibilidade aos aeroportos e proteção do meio ambiente (com a redução da emissão de gases poluentes). De acordo com o palestrante, a navegação baseada em performance permite um voo muito mais preciso e flexível do que a convencional, baseada em auxílios em solo. O piloto voa como se o avião estivesse dentro de um túnel com a altura e a largura definidas pelo equipamento de bordo.

No Brasil, a região escolhida para inaugurar esse novo modelo é a do polígono entre Brasília, São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Vitória, que concentra a maior parte dos voos nacionais. A previsão é de que, até o dia 12 de dezembro, seja encerrada a implementação do PNB no Rio de Janeiro e em São Paulo. No aeroporto Santos Dumont, onde já está disponível, reduziu diversos problemas antigos de acesso ao aeroporto e de excesso de ruído. Ao todo, até o momento, foram implantados mais de setecentos procedimentos que abarcam essa nova tecnologia no País. Contudo, o sistema convencional será mantido até que haja a adequação de todas as aeronaves.

2. Sr. Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino

O Sr. Carlos Eduardo Pellegrino destacou que a Anac tem um importante papel no controle do espaço aéreo, pois o assunto está estritamente relacionado ao trabalho de regulação técnica do setor, de competência da agência. Assim, em sua exposição, falou sobre o planejamento das empresas aéreas e o trabalho de certificação – de aeroportos, produtos, operadores e pessoas – realizado pela Anac.

Ao discorrer sobre a importância do planejamento para o transporte aéreo, disse que a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) prevê a duplicação do número de passageiros transportados no Brasil até 2020. Do ponto de vista da coordenação dos aeroportos – área criada recentemente no País, em decorrência do crescimento do setor – é de suma importância a alocação de horários de pouso e decolagem, os chamados slots, regulamentados pela Resolução nº 2/2006 da Anac. Primeiramente aplicada no aeroporto de Congonhas, a estrutura de slots atualmente também está disponível no aeroporto de Guarulhos, ambos no Estado de São Paulo. Hoje em dia, graças a um trabalho em parceria com a Infraero e o Decea, funciona de forma digital, permitindo que as empresas aéreas solicitem os horários via internet. Conforme relatou, a resolução que trata do tema está sendo aperfeiçoada. Novos conceitos foram testados na coordenação dos slots durante a Copa das Confederações e a Jornada Mundial da Juventude, com sucesso.

Para certificar que os aeroportos têm capacidade de operar e comportar esses voos, foi criado um regulamento específico, que atende, inclusive, às regras da Icao, o RBAC 153. A previsão é de que todos os aeródromos das cidades-sede da Copa do Mundo estejam certificados em junho de 2014. Até o momento, Guarulhos está em processo de recertificação (possui um certificado provisório até novembro de 2013), o aeroporto de Campinas já está certificado até junho de 2014 (inclusive para o Boeing 747-800) e há a previsão de que a certificação do de Brasília saia até o final de 2013.

Assim como os aeroportos, as aeronaves que por eles trafegam também são certificadas, seja pela agência, seja por uma autoridade estrangeira. Nesse procedimento, é verificada a existência de

equipamentos, sistemas e programas de manutenção. Cada vez que uma nova tecnologia é incluída, as empresas passam por um novo processo de certificação. Além disso, para que uma aeronave possa voar para fora do País, é exigida uma carta de autorização, que também é emitida pela Anac.

Por fim, há o processo de certificação da tripulação, que começa com a avaliação do programa de treinamento das aeronaves – realizada juntamente com os outros três maiores fabricantes de aeronaves: EUA, Europa e Canadá – e passa pela avaliação dos simuladores de voos, até chegar às avaliações individuais dos tripulantes. Após esse procedimento, é realizado um acompanhamento contínuo do desempenho dessas tripulações, em suas empresas ou operadores, por meio de fiscalizações.

Concluindo, enfatizou que a Anac está atuando no planejamento das empresas aéreas para fazer frente aos desafios existentes no processo de concessão de certificados, cumprindo seu trabalho de regulação da segurança do setor aéreo.

3. Comandante Ronaldo Jenkins

O Comandante Ronaldo Jenkins introduziu sua exposição ressaltando que, em 2012, o Brasil ultrapassou o Japão e tornou-se o terceiro maior mercado de transporte aéreo do mundo, atrás apenas dos EUA e da China. Em um período de dez anos, de 2002 a 2012, o número de passageiros transportados subiu de 36 milhões para 101 milhões.

Segundo o palestrante, o fato de as passagens, quando compradas com três meses de antecedência, serem mais baratas do que o as passagens de ônibus contribuiu para o aumento do acesso das pessoas de baixa renda ao transporte aéreo, uma vez que é um público que pode planejar suas viagens antecipadamente (ao contrário dos executivos). Ainda sobre as tarifas aéreas, explicou que o preço brasileiro não é mais alto do que o praticado no exterior. Na Europa, são cobradas diversas taxas – de administração, de segurança, de

combustível, de reserva de assento, etc. – que acabam elevando o valor final da tarifa a um patamar maior do que o nacional.

Conforme consta no chamado Projeto 2020, a Abear tem a perspectiva de dobrar o número de passageiros atuais até 2020, contribuindo com a geração de 660 mil novos empregos e de R\$ 146 bilhões (cento e quarenta e seis bilhões de reais) para o PIB brasileiro; bem como aumentar: de 71 para 167 o número de aeroportos operados pela aviação regular de grande porte; de 479 para 795 o número de rotas domésticas; de 1,2 milhão para 1,9 milhão o número de funcionários; e de 450 para 976 o número de aeronaves. No entanto, pontuou que há óbices a esse crescimento.

Primeiramente, os aeroportos do País não estão distribuídos de acordo com a demanda de passageiros. De acordo com um estudo da Coppe, da UFRJ, a maioria dos aeroportos brasileiros está congestionada. Nos que estão sob concessão, já estão sendo construídos novos terminais de passageiros, com vistas a atender à demanda estimada para 2020. Outros aeroportos, como o de Manaus e o de Recife, também possuem projetos de obras no mesmo sentido.

Em segundo lugar, o Comandante apontou que vários aeroportos possuem apenas uma pista, tornando-se inoperantes quando ocorre algum imprevisto. Muitas vezes, quando há uma segunda pista, esta não permite a operação de aeronaves de grande porte. Ademais, há casos em que a pista foi construída em uma área de base inconsistente, o que impede que as aeronaves pousem com sua capacidade total de passageiros, encarecendo a tarifa, como é o caso do aeroporto de Rio Branco, no Acre.

Outros dois problemas citados foram a precificação do querosene da aviação (QAV) e a incidência de ICMS sobre esse combustível. De acordo com o palestrante, o preço do QAV no Brasil é um dos mais altos do mundo. A precificação é feita com base no custo do querosene no Golfo do México, acrescido, entre outras coisas, de frete, dutos, taxa de Marinha Mercante e seguro. Contudo, 75% do volume de querosene consumido são produzidos no próprio País, não se justificando a unificação do preço a partir do valor do combustível importado. No caso dos voos domésticos, a incidência de ICMS, cuja

alíquota varia até 25%, deixa o QAV ainda mais caro do que nos voos internacionais.

Segundo o Comandante, se uma empresa europeia realizasse voos domésticos no Brasil, seu custo de operação seria 27% mais alto, devido aos encargos trabalhistas (41% maiores do que na Europa) e ao custo do combustível (44% mais caro). Conforme pontuou, esses fatores, somados ao recente aumento de 6% das tarifas aeroportuárias, tem resultado em prejuízos significativos para as empresas do setor. E a solução não pode ser aumento do preço das passagens, pois isso diminuiria a demanda das classes C e D, recentemente incorporadas ao transporte aéreo.

Além disso, sublinhou a necessidade de discutirem-se outras questões concernentes ao setor, como a jornada de trabalho dos aeronautas, a participação de capital estrangeiro e a política de céus abertos. Para superar esses desafios e atingir as metas previstas no Projeto 2020, apresentou algumas sugestões: investimento em infraestrutura aeronáutica; expansão para o interior, com a construção e ampliação de aeroportos – mas sem deixar de reforçar os das capitais; implantação do sistema Sirius, para aprimorar o controle de tráfego aéreo e rever as rotas e procedimentos; e adoção de uma política de atualização permanente das aeronaves, em conjunção com os investimentos governamentais em infraestrutura.

Para tanto, será necessário um investimento de R\$ 42 bilhões (quarenta e dois bilhões de reais) a R\$ 57 bilhões (cinquenta e sete bilhões de reais) em infraestrutura, por parte do Governo e dos concessionários, e de R\$ 26 bilhões (vinte e seis bilhões de reais) a R\$ 36 bilhões (trinta e seis bilhões de reais), por parte do setor privado. De acordo com o palestrante, os custos do Governo seriam decorrentes da equalização do ICMS, da revisão da fórmula de precificação do QAV por parte da Petrobrás e da criação de um marco regulatório mais consistente e amigável para o setor. À iniciativa privada caberia investir na atualização permanente da frota, na aquisição de processos que aprimorem a eficiência, em qualidade e segurança, na ampliação da malha aérea, na sustentabilidade e na melhoria da atenção ao consumidor.

Ao final de sua apresentação, sublinhou que, no sistema de transporte aéreo, as soluções devem ser oriundas do diálogo entre o setor de controle do tráfego, o de infraestrutura aeroportuária, o de regulação e o empresarial. Na opinião do comandante, é preciso sempre buscar o trabalho conjunto em prol do desenvolvimento da aviação civil no País.

4. Sr. Carlos Eduardo Fernandez Silveira

Em sua apresentação, o Sr. Carlos Eduardo Silveira apresentou dados referentes ao aeroporto de Guarulhos e ao andamento das obras desde a concessão.

Retomando a sequência dos fatos, lembrou que o leilão de concessão ocorreu no dia 6 de fevereiro de 2012, o contrato, no valor de R\$ 16 bilhões (dezesesseis bilhões de reais), foi assinado em julho e o plano de transferência, aprovado em agosto do mesmo ano. A concessionária, a GRU Airport, começou a assumir as operações ainda em novembro, com a assistência da Infraero, adquirindo o controle definitivo em fevereiro de 2013. O grupo que assumiu a concessão tem 51% do controle acionário. Os outros 49% permanecem com a Infraero.

A GRU Airport pertence 90% ao grupo Invepar e 10% à Airport Company South Africa (ACSA), que possui todos os aeroportos sul-africanos, além do de Mumbai, na Índia. O grupo Invepar, por sua vez, é composto por três fundos de pensão – Previ, Funcef e Petros – e pela OAS. Do total de 37.800 pessoas que trabalham no aeroporto, 1.600 são funcionários da GRU Airport.

Citando alguns dados sobre o aeroporto, informou que, em 2012, passaram pelo local 32,8 milhões de passageiros, sendo 11,6 milhões de voos internacionais. A média diária foi de 89.500. Até julho de 2013, já tinha havido um aumento de 8,5% dessa média. O recorde de passageiros transportados em um mesmo dia foi batido três vezes, chegando a 116 mil na época da Jornada Mundial da Juventude. Há capacidade para 61 aeronaves. Ao longo do ano de 2012, passaram pelo aeroporto 274 mil aviões, de 49 companhias aé-

reas. O sítio aeroportuário ocupa uma área de 13.774 mil m², sendo 288.500 m² de área construída, incluindo os três terminais de passageiros e o de cargas, que transporta 33% do movimento de cargas aeroportuárias do País.

Sobre os valores envolvidos na obra, disse que, até julho de 2013, tinham sido investidos cerca de R\$ 900 milhões. Foi contratado um financiamento ponte do BNDES de R\$ 1,2 bilhão (um bilhão e duzentos milhões de reais), dos quais R\$ 1 bilhão (um bilhão de reais) já havia sido tomado.

Em seguida, o palestrante ressaltou que o aeroporto não é uma obra isolada, mas que está envolvida e demanda decisões de diversas autoridades e instâncias de governo. Como exemplo, citou o caso do Rodoanel, cuja construção inclui uma via para o aeroporto, e a construção da linha Jade do metrô de São Paulo, cujo projeto prevê a estação Aeroporto Internacional de Guarulhos.

Para a ampliação das pistas – que permitirá o pouso de aviões da classe F, como o A380, foi necessário agregar ao sítio aeroportuário uma área que era ocupada pelo bairro Jardim Novo Portugal, onde viviam cerca de 550 famílias. Conforme esclareceu, a maior parte da população foi indenizada pela Infraero, com valores acordados por meio de negociações. A exceção foram famílias que viviam abaixo da linha da pobreza. Estas receberam aporte da Caixa Econômica Federal, do Ministério das Cidades, da Prefeitura de Guarulhos e do próprio aeroporto para entrarem no Programa Minha Casa, Minha Vida. Segundo o Sr. Carlos Eduardo Silveira, todo o processo de desapropriação, apesar de demorado, foi muito bem conduzido pela Justiça Federal, sem conflitos.

Sobre a reforma em si, relatou que as primeiras providências foram a mudança dos painéis de sinalização dos terminais 1, 2 e 4; a reforma dos banheiros da área de embarque; e a reforma do estacionamento. Também foi construído o moderno edifício garagem, que será conectado diretamente com o terminal 3 – ainda em construção – e é ligado aos demais por meio de vans. O novo terminal terá uma área construída superior à soma das áreas dos três terminais existentes e utilizará o conceito dos aeroportos asiáticos, nos quais a área restrita, depois da inspeção de segurança, é maior do que a pública.

Entre os destaques, está o desembarque de bagagens, automatizado e com controle antifurto. Na área comercial, funcionarão 24 companhias aéreas, cem operações de varejo e dois hotéis. O sistema viário de acesso ao novo edifício deve ficar pronto ainda em dezembro de 2013. A reforma dos terminais 1 e 2 começará em 2014, após a conclusão do terminal 3, prevista para maio. Na data da audiência, já estavam prontos a expansão do terminal 2 (que inclui uma nova praça de alimentação e mais espaço para as áreas de free shopping e alfandegagem) e o edifício da chamada Central de Utilidades, além de um novo pátio de aeronaves, em processo de validação com a Anac.

Por fim, sublinhou que as obras estão rigorosamente dentro do prazo, sendo as mudanças visíveis para quem transita pelo aeroporto.

V – Questionamentos e Debates

- Considerações e questionamentos da Senadora Vanessa Grazziotin:

A Senadora Vanessa Grazziotin questionou a que se deve a onda de demissões das empresas aéreas, já que o preço das passagens domésticas está alto e, mesmo assim, os voos estão lotados. Relatando sua própria experiência, disse que não viaja mais de acordo com a conveniência e a necessidade, mas de acordo com a oferta de tarifa mais baixa. Lembrou que o próprio Governo tem buscado soluções, com medidas como a proposição de isenção de PIS/Cofins para o setor. Dito isso, perguntou a razão das tarifas abusivas.

Posteriormente, criticou o fato de a Anac exigir que os pequenos aeroportos – cuja administração depende do orçamento das Prefeituras – cumpram as mesmas regras estabelecidas para os grandes aeroportos, tornando o custo da aviação regional muito alto. Lembrando que a Anac anunciou o fechamento de alguns aeroportos importantes no Estado do Amazonas (Barcelos, Eirunepé, Tefé, Coari e São Gabriel da Cachoeira) – apesar de o transporte aéreo ser essencial para o deslocamento na região – perguntou a respeito do andamento desse processo.

- Resposta do Comandante Ronaldo Jenkins de Lemos:

Quanto ao preço das passagens aéreas, o comandante informou que a alíquota do ICMS no Amazonas é de 25%, o que tem impacto no valor final da tarifa. Ademais, relatou que, para fazer frente ao prejuízo de R\$ 1 bilhão (um bilhão de reais) que tiveram em 2012, as empresas diminuíram a oferta de voos, reduzindo, conseqüentemente, os custos. Contudo, em 2013, outros dois fatores tiveram impacto negativo na contabilidade das companhias: a alta do dólar e o aumento de 12% no preço do combustível. Nesse cenário adverso, a única alternativa do setor é repassar esse custo para sua única fonte de rentabilidade, elevando o preço das passagens.

Lembrou ainda que, segundo a Anac, o preço das passagens nos últimos anos reduziu mais de 40%. No entanto, no contexto atual, não é mais possível haver redução. Mesmo assim, ainda se busca não elevar muito esse valor, para garantir o acesso de classes sociais mais baixas ao transporte aéreo. A solução para o consumidor é comprar com antecedência. De qualquer forma, quando há o aumento da demanda, há o aumento da tarifa.

- Resposta do Sr. Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino:

A respeito do fechamento de aeródromos no interior do Amazonas, o Sr. Carlos Pellegrino disse que já houve flexibilização das exigências a serem cumpridas, de acordo com o tamanho do aeroporto. No entanto, enfatizou que a Anac precisa da cooperação de outras instâncias para que seu trabalho de fiscalização tenha andamento. Segundo o palestrante, quando a Anac fiscaliza um aeroporto regional, é assinado um termo de ajustamento de conduta com o município, no qual são apontados os pontos que precisam ser corrigidos. Porém, na maioria das vezes, verifica-se que, após o prazo de um ano, nada foi feito. A única alternativa é fechar o aeroporto.

Sendo assim, reforçou a ideia de que aviação civil é um trabalho de cooperação. A Anac quer superar os desafios atuais, mas, para isso, precisa de parceiros.

- Considerações e questionamentos do Senador Flexa Ribeiro:

O Senador Flexa Ribeiro lembrou que, em uma audiência pública anterior, questionou o Dr. Cláudio Passos, Diretor da Anac, acerca do fechamento dos postos da Agência em várias cidades do País, incluindo Belém. Há poucos dias da data da citada reunião, havia ocorrido um acidente aéreo em Belém, no momento do pouso da aeronave. Conforme o Senador, o Diretor afirmou que o avião tinha sido vistoriado na véspera, estando em condições de voo. No entanto, tanto a imprensa local quanto o aeroclube disseram que a fiscalização feita é apenas a documental, que não há qualquer tipo de vistoria técnica do equipamento ou das oficinas responsáveis pela manutenção. Na mesma audiência, foi afirmado que há falta de recursos na Agência, inclusive humanos, para a realização dessa atividade. Sendo assim, indagou o Sr. Carlos Eduardo Pellegrino acerca de qual seria a solução para esse problema.

Em seguida, questionou sobre o andamento do projeto de desenvolvimento da aviação regional do “Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos” do Governo Federal, que prevê investimento em 270 aeródromos no interior do País.

Por fim, perguntou ao Comandante Ronaldo Jenkins se a demanda por transporte aéreo no Brasil continua aumentando.

- Resposta do Sr. Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino:

O palestrante informou que ainda há um posto de serviço da Anac em Belém, dentro do Aeroporto Val-de-Cans, com funcionários atuando tanto na fiscalização quanto em ações como atendimento ao passageiro. Quanto à fiscalização, disse que, no caso do acidente em questão, o relatório da vistoria do dia mostra que houve sim inspeção da aeronave, que estava apta a operar. Informou que a Anac aguarda os relatórios do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa) para esclarecer as causas.

O Sr. Carlos Eduardo Pellegrino acrescentou ainda que a Anac está realizando, em parceria com o Comando da Aeronáutica, um

trabalho de mudança de cultura e conscientização do aviador, dado que a maioria dos acidentes decorre de alguma irregularidade que não aconteceria se todo o trabalho fosse feito dentro dos conformes. A finalidade é promover a disciplina dos profissionais. A primeira etapa tem sido ações de conscientização a partir da própria fiscalização realizada pela Agência. Posteriormente, haverá palestras e seminários sobre o tema. Segundo o Sr. Carlos Pellegrino, até data da audiência, já haviam sido realizadas, com sucesso, ações no Rio de Janeiro e em São Paulo.

Quanto ao programa de investimento em aeródromos no interior do País, disse que a execução é tarefa da Secretaria de Aviação Civil (SAC), mas que a Anac está envolvida desde o início, na verificação dos projetos. Segundo ele, dos 270 aeroportos pré-selecionados em 2012, 71 foram escolhidos para inaugurar o programa. Informou que cada governo de estado estava sendo acionado para assinar um termo de parceria com a SAC – para viabilizar o repasse do recurso por meio do Banco do Brasil – e, em seguida, apresentar seus projetos, selecionados em coordenação com a própria secretaria. Após essa etapa, o projeto entrará em coordenação com a Anac, como forma de garantir que as regras da Agência sejam seguidas desde o princípio. Desse modo, quando a obra for inaugurada, o aeródromo já estará certificado e pronto para operar.

- Resposta do Brigadeiro José Alves Candez Neto:

Em relação aos 270 aeródromos do programa federal, informou que os locais escolhidos foram selecionados a partir de um trabalho conjunto da SAC e do Decea, que atuou na análise da capacidade de tráfego das regiões. Ressaltou ainda que o projeto é grande e está sendo tocado de maneira conjunta.

- Resposta do Comandante Ronaldo Jenkins

Sobre a demanda por transporte aéreo, informou que, em 2013, o crescimento diminuiu, estando praticamente no mesmo patamar de 2012.

- Considerações e questionamentos do Senador Sérgio Petecão:

O Senador Sérgio Petecão solicitou que o Diretor da Abear esclarecesse melhor acerca do fato de as passagens para o Acre serem caras devido às condições precárias da pista do aeroporto de Rio Branco, o que faz com que as aeronaves não possam voar com sua capacidade total de passageiros.

- Resposta do Comandante Ronaldo Jenkins de Lemos:

O comandante explicou que a única maneira de as empresas absorverem o prejuízo decorrente do fato de não poderem voar com sua capacidade completa é repassar esse custo para o valor da tarifa. Acrescentou ainda que, assim como no Amazonas, há de se considerar o impacto da alíquota de 25% do ICMS do Estado no preço das passagens.

- Considerações do Senador Inácio Arruda:

Em sua fala, o Senador Inácio Arruda teceu comentários acerca do atraso da infraestrutura de transportes brasileira frente à de outros países. Especificamente sobre o transporte aéreo, disse que o problema crucial é ter que importar quase 100% dos equipamentos, com exceção apenas dos montados pela Embraer. Associou ainda o preço das passagens à falta de controle da moeda nacional, que fica à mercê de problemas na economia internacional. Por fim, reforçou a importância de se avançar no desenvolvimento da tecnologia aeronáutica nacional, bem como incentivar o desenvolvimento de pequenas companhias aéreas regionais, que muitas vezes quebram quando têm que competir com as grandes.

Painel 4

I – Identificação

Assunto: Modernização dos Aeroportos Nacionais.

Local: Plenário da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI).

II – Participantes

1. Sr. Antônio Gustavo Matos do Vale, Presidente da Empresa de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero.
2. Sr. José Antunes Sobrinho, Presidente do Conselho de Administração da INFRAMERICA.
3. Sr. Fernando Santos, Superintendente do Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo – SNETA.

III – Introdução

No dia 16 de setembro de 2013, realizou-se a 4ª audiência do quarto ciclo de debates sobre logística no País, que ora passa a tratar de aviação civil.

A reunião foi presidida pelo Senador Wilder Morais.

IV – Relato das exposições dos palestrantes

1. Sr. Antônio Gustavo Matos do Vale

O palestrante elencou as principais obras da Infraero:

- Manaus: reforma e modernização do terminal de passageiros e do sistema viário, que passará a atender treze milhões de pessoas, demanda prevista para 2040. Custo de R\$ 444 milhões;
- Macapá: atualmente suspensa, Infraero trabalha para sua retomada, com data estimada de início em 1º de fevereiro e término dezoito meses depois. Trabalham com a previsão de aumento da capacidade de cinco vezes a demanda existente. Custo da obra de R\$ 114 milhões;
- Salvador: reforma no terminal de passageiros, com previsão de término em janeiro de 2014, custo de R\$ 93 milhões. Ademais, concluíram a criação de dois pátios, obra de R\$ 17,5 milhões, além de uma torre de controle, obra ainda em andamento, com custo de R\$ 16 milhões;
- Fortaleza: ampliação do terminal de passageiros, com custo total de R\$ 311 milhões. O primeiro módulo da obra ficará pronto em maio de 2014, para receber os passageiros da Copa do Mundo. O restante será concluído em 2016;
- Recife: construção de um conector, ligando as duas partes do terminal. Obra concluída, com custo de R\$ 4 milhões.
- São Gonçalo do Amarante: terminal concedido para a iniciativa privada em agosto de 2011. Entretanto, as obras da pista e pátio e a infraestrutura estão sob a responsabilidade do Governo Federal, obra de R\$ 113 milhões, com prazo de término no final de 2013. Já a obra no terminal de passageiros será realizada pela Inframérica.

- Teresina: obra ainda em fase de projeto. Há dificuldade na obtenção de espaço para ampliação do terminal, devido à necessidade de desapropriação de área urbana. Mas a Infraero já está em negociação com o Governo do Estado e a Prefeitura de Teresina, para início das obras.
- São Luís: adaptação do terminal e ampliação do módulo operacional, objetivando dobrar a capacidade atual de 2 milhões de passageiros. Custo da obra de R\$ 25 milhões, com previsão de término em julho de 2014. As reformas no terminal de passageiros e no estacionamento de veículos encontram-se atualmente na fase de licitação, a ser realizada até 30 de setembro. Obras serão iniciadas em outubro, com previsão de finalização em até 31 de julho de 2014.
- Cuiabá: obra com prioridade, por não atender bem a população local. Reforma total do terminal de passageiros está em andamento, com previsão de término da primeira fase em dezembro de 2013 e o restante em 24 de abril de 2014. Custo da obra estimado em R\$ 98 milhões.
- Goiânia: a obra do aeroporto está parada há sete anos, mas no dia 18 de setembro de 2013 seria assinada a ordem de serviço para retomada. Previsão para fim da reforma do terminal de passageiros é maio de 2015. Já a infraestrutura será concluída em 31 de agosto de 2015. Custo total de R\$ 285 milhões.
- Galeão: apesar da concessão prevista, algumas obras continuam sob a responsabilidade da Infraero: reformas dos Terminais 1 e 2, complementação do Terminal 2 e do sistema de pistas e pátios. O Terminal 1 terá o Setor A finalizado em outubro de 2013, Setor B com previsão de término em abril de 2014 e Setor C não está sob responsabilidade da Infraero. Custo de R\$ 198 milhões. Já o Terminal B será concluído em abril de 2014, no valor de R\$ 156 milhões. Por fim, os sistemas de pistas e pátios serão concluídos outubro de 2013, com custo calculado de R\$ 85 milhões.

- Confins: assim como Galeão, apesar da concessão em preparação, algumas obras continuam sob a responsabilidade da Infraero. Haverá reforma completa do Terminal 1, com primeira etapa prevista para conclusão em dezembro de 2013. O restante será finalizado em abril de 2014. Custo total da obra será R\$ 260 milhões. Há, ainda, ordem de serviço dada em agosto de 2013, para a construção do TPS-3, um terminal remoto para suporte de demanda até 2016, quando o concessionário iniciará a construção do Terminal 2. Ademais, haverá extensão da pista em 600 metros e reforma e recapeamento em sua totalidade, além da construção de novos pátios.
- Vitória: assim como Goiânia, passou muitos anos com as obras paralisadas. Entretanto, a Infraero tomou providências para que se houvesse continuidade ao projeto. Assim, a torre de controle deve ser finalizada em meados de 2014. Será assinada, em 15 de janeiro de 2014, ordem de serviço para construção de novo terminal de passageiros, estimado em R\$ 25 milhões. Há projetos para obras de pista de pouso, pátio e terminal de cargas.
- Curitiba: a ampliação do pátio já está quase concluída e logo será liberada ao tráfego, com custo estimado em R\$ 27 milhões. A restauração da pista de pouso já foi concluída. Já a obra no terminal de passageiros e no sistema viário terá conclusão de 40% até a Copa do Mundo, com custo estimado de R\$ 240 milhões. O convidado noticiou a inauguração do terminal de cargas nos dias subseqüentes à audiência pública. Já o projeto da terceira pista será entregue em dezembro de 2013, com informação posterior do orçamento.
- Porto Alegre: está sendo realizada a reforma e ampliação do terminal de passageiros, obra com custo de R\$ 240 milhões, com previsão de conclusão de 30% para antes da Copa do Mundo. O convidado ressaltou que o aeroporto de Porto Alegre já possui capacidade para suportar a demanda advinda da Copa. Ademais, o sistema de pátio e a pista de táxi tiveram suas obras iniciadas em setembro

de 2013, com previsão de término em 14 meses. A pista de pouso também terá seu projeto terminado em dezembro de 2013, com base no termo de referência, para que tanto o projeto básico quanto o executivo fique por conta do vencedor. O módulo operacional esteve em obras, já finalizadas. Por fim, o convidado apresentou o problema no terminal de cargas. Há um problema grave na fundação, com a consequente interrupção da obra. Mas afirmou que já estão retomando o processo, com a expectativa de licitação ano.

- Florianópolis: o terminal de Florianópolis recebe uma grande demanda internacional. Assim, está ocorrendo sua reformulação, com o custo de R\$ 213 milhões.
- Foz do Iguaçu: também recebe demanda internacional. Foi realizada reforma do terminal de passageiros e estacionamento de aeronaves e veículos, com previsão de término no final de novembro.

2. Sr. José Antunes Sobrinho

O Presidente do Conselho de Administração da Inframerica apresentou um breve panorama do setor aéreo no Brasil, apresentando estudos que afirmam que, em sete anos, o número de passageiros irá dobrar, aproximadamente de cem para duzentos milhões de passageiros por ano. O número atual de aeronaves comerciais também irá dobrar. Assim, apesar de todos os avanços atuais do setor, muito ainda terá que ser investido para suprir a demanda. O investimento deve ultrapassar a Copa do Mundo e ser constante.

Posteriormente, esclareceu que a Inframerica é uma empresa formada por 50% de participação do Grupo Engevix, referência na área de engenharia de infraestrutura no País, e Corporação América, empresa originalmente argentina, que opera em muitos países da América do Sul, além de Itália e Armênia, por exemplo. A primeira concessão vencida pela Inframerica ocorreu em agosto de 2011, no

aeroporto da cidade de Natal/RN. Posteriormente, foi vencida a concessão do aeroporto de Brasília, em agosto de 2012.

Assim, o palestrante iniciou sua exposição sobre os avanços nas obras sob responsabilidade da Inframerica, a partir da apresentação de projetos, fotos e dados. Trata-se de um investimento de R\$1,1 bilhão (um bilhão e cem milhões de reais), com avanço físico atual da obra de 50%, sem previsão de atrasos.

Em sua análise, destacou a importância do aeroporto de Brasília, ressaltando ser o único do Brasil com duas pistas paralelas que permitem pousos e decolagens simultâneas, por possuírem uma distância de 1,9 km. Ademais, se localiza no centro geográfico da América do Sul. Apresentou como vantagem a boa base das áreas físicas, que possibilita o desenvolvimento do aerossítio, interligando o aeroporto a hotéis, centros de convenções e setores comerciais, trazendo renda e emprego para a região. Haverá um adiantamento das obras, sendo que a etapa prevista em 2016 será concluída em 2014.

Quanto à obra do Terminal 1, realizou-se reforma no terminal, com o projeto do Píer Sul, Píer Norte e parte central, produzindo um efeito de asa. A justificativa do projeto é que o tráfego corresponde a 35% de conexão, com as empresas operando-o como hub. É necessário um menor tempo possível de deslocamento de passageiros entre as áreas. As obras estão dentro do cronograma. Até o final de 2013 estará em funcionamento uma grande sala de embarque, com lojas, além de uma sala VIP localizada no terceiro piso. Haverá um aprimoramento no sistema de esteiras, a partir de um sistema sofisticado e reconhecido mundialmente, que permitirá a rápida transferência de bagagem, além de cinco níveis de segurança com raio X. Foi realizada a ampliação dos estacionamentos, e posteriormente será realizada melhoria no acesso para pedestre e implantação de locadoras no seu interior. Nessa etapa, ainda será construído um segundo viaduto na área de embarque, chamado pelo palestrante como segundo meio-fio. Toda a obra conta com a participação de dois mil funcionários. Explicou a dificuldade da obra de estar sendo realizada com o aeroporto em funcionamento, reconhecendo a colaboração da Infraero.

Quanto ao Píer Sul, as obras estão em execução, com expectativa de início de funcionamento em fevereiro de 2014. Abrigará

onze posições de contato com pontes, doze posições remotas em volta e três núcleos centrais, com elevadores para passageiros destinados aos ônibus para conexão remota. Todos os equipamentos para finalização da obra estão adquiridos

Tratando-se do Píer Norte, a obra está com defasagem de três meses, mas a expectativa é que se conclua no final do mês de abril, de 2014, com todas as posições de embarque. Abrigará sete pontes.

A respeito da obra no pátio para aeronaves, estas acontecem junto à pista sul. Há previsão de conclusão até o fim do ano de 2013, de 300 mil m².

Acerca das obras na pista, o palestrante destacou a revitalização da pista sul. Na pista norte, está sendo realizado 300m³ de aterro, com a urgência de dois meses para finalização, devido ao período de chuvas. As cabeceiras da pista norte, que são áreas de segurança, estão em obras dos dois lados.

Já foi reformado o Terminal II (TPS-2), podendo ser observado melhoria da área de embarque, restaurantes e implantação de duas esteiras.

Está em obras um segundo viaduto de aeronaves, com conclusão prevista para o fim do ano de 2013. O viaduto foi redimensionado, com reforços na estrutura. Para a Pista Sul, funcionarão dois viadutos. Será, assim como o Píer Sul, alternativa para desafogar as posições remotas e garantir a segurança das operações. Estão iniciando a duplicação do viaduto de embarque.

O palestrante afirmou que será inaugurado, em data próxima à realização desta audiência pública, o Módulo Operacional Provisório I (MOP-I), localizado ao lado do TPS-2, com objetivo de proporcionar conforto até que seja concluída a construção dos Píeres Sul e Norte.

Quanto ao Satélite, este é provisório, posteriormente será mantido como área internacional. Haverá crescimento desta área, como etapa subsequente.

A segunda obra apresentada foi o Aeroporto Internacional São Gonçalo do Amarante, na região metropolitana de Natal. Trata-se de

um aeroporto moderno e sofisticado, com capacidade para seis milhões de passageiros por ano. A Infraero realiza a obra das pistas, pátios e taxiways e a Inframerica ficou responsável pelo terminal e o que dele decorrer.

As obras estão em andamento, com intenção de colocar o terminal em operação em abril de 2014. Terminal principal terá 40 mil m², com capacidade para 6,2 milhões de passageiros. Sua estrutura contará com 45 balcões de check in, oito esteiras, oito pontes, estacionamento com capacidade de 1.500 vagas, além de um grande terminal de cargas.

As pistas serão concluídas até o fim de 2013, após será finalizada a parte das torres. Posteriormente, o aeroporto estará completamente operacional e comissionado para abril.

O Aeroporto Internacional São Gonçalo do Amarante está localizado a 33 km do atual aeroporto em funcionamento, Augusto Severo. Além da estrutura aeroportuária, o sistema viário local está sendo ampliado, acarretando uma melhoria da região.

Segundo o palestrante, 54% das obras estão executadas, com praticamente todas as aquisições principais concluídas, e 1.900 trabalhadores nas obras. O investimento total da Inframerica é de R\$ 410 milhões (quatrocentos e dez milhões de reais), sendo R\$ 326 milhões (trezentos e vinte e seis milhões de reais) do BNDES. Até agosto de 2013, a Inframerica já havia executado R\$200 milhões (duzentos milhões de reais).

Como conclusão, o convidado afirmou que a Inframerica, assim como a Infraero, estão cumprindo suas responsabilidades nas obras propostas. Resta a colaboração do Governo estadual para realização dos acessos. Mas não faltarão acessos para o novo aeroporto de Natal, pois, se necessário, a Inframerica realizará as obras diretamente.

3. Sr. Fernando Santos

O convidado, Superintendente do Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo, discorreu sobre a atividade do setor e seus maio-

res desafios. No primeiro momento de sua apresentação, elogiou o trabalho realizado pela Infraero, ressaltando que o órgão precisa de mais autonomia.

Em sua análise, o Brasil conta atualmente com 173 empresas de táxi aéreo registradas na Anac, somando 1.237 aviões, que variam entre monomotores a jatos transcontinentais, além de 325 helicópteros. É realizado o transporte de 1,5 milhão de passageiros por ano, contabilizando oitenta mil empregos diretos e indiretos e geração de aproximadamente R\$ 1 bilhão (um bilhão de reais) em impostos, por ano. Além das empresas de táxi aéreo, há o transporte executivo, que são aviões particulares que dependem da infraestrutura e manutenção oferecidas pelo setor de taxi aéreo. Assim, o setor é um dos principais responsáveis pela integração do País.

O convidado explicou que os usuários dos táxis aéreos são, na sua maioria, os executivos, autoridades e público em geral, atingindo pontos do País não cobertos pela malha de voos da aviação regular. Pesquisa revelou que 75% dos passageiros viajam a trabalho, movimentando a economia do Brasil.

A seguir, o palestrante elencou vantagens da aviação de táxis aéreos e aviação executiva. As grandes corporações, que geram um terço do PIB do País, utilizam seus serviços para realizarem seu trabalho de gestão e identificação de novos sítios e pólos industriais. Ademais, alguns projetos que contaram com a mobilidade oferecida pelo setor facilitaram a fixação da população na sua região de origem, por exemplo, a cidade de Carajás. Possibilita, também, a despolarização da indústria nacional, visto que a agilidade da aviação executiva permite a expansão para longe dos centros urbanos.

A respeito da aviação civil, o palestrante esclareceu que ela é dividida em aviação geral e aviação comercial. A aviação comercial atende apenas 130 aeroportos, deixando boa parte do País sem cobertura. Enquanto a aviação geral, composta pelo táxi aéreo e as aeronaves executivas, atingem mais 3 mil aeroportos, sendo que 3.370 aeroportos são atendidos exclusivamente pela aviação geral. A demanda está maior que a própria aviação comercial.

Contabilizando as aeronaves da aviação geral, atualmente a frota nacional soma 13 mil, distribuídos entre pequenos monomotores a jatos transcontinentais. A aviação comercial possui 400 aeronaves. A maior frota registrada é do estado de São Paulo, com 3.652 registros. Minas Gerais possui 1.057 aeronaves, seguido de Goiás, com 870.

Ademais, o palestrante ressaltou a importância da aviação geral na produção de petróleo. Informou que esse transporte é realizado por nove companhias de táxis aéreos, contando com uma frota de helicópteros para transporte de 1 milhão de passageiros por ano para as plataformas. Atualmente, a frota é composta por 179 helicópteros de médio e grande porte, com a estimativa que esse número chegue a 271 até 2020. Atendem grandes empresas como a Petrobras, a OGX, a Shell, a EXXON, dentre outras.

O palestrante ainda listou uma série de empresas e mesmo órgãos estatais que utilizam as aeronaves ou utilizam serviços de estrutura e manutenção do setor. Destacam-se: Ambev, CNI, CSN, Banco Alfa, Amil, Andrade Gutierrez, Construcap, Fiesp, Fiemg, HSBC, Hyundai, Ipiranga, Microsoft, Mitsubishi, MRV, Multiplan, Pão de Açúcar, Odebrecht, Ricardo Eletro, Vale do Rio Doce, governos estaduais, polícias, Força Aérea Brasileira, e Polícia Rodoviária Federal.

Além da utilidade da aviação na economia, outros serviços são ofertados, tais como: a ambulância aérea, para o Brasil e exterior; as inspeções e trabalhos em linhas de transmissão energizadas; o combate a incêndios; o atendimento de solo, recebendo aeronaves estrangeiras; e o transporte de malotes.

Por fim, o convidado apresentou alguns dos problemas enfrentados pelo setor: a proibição de voar em determinados eventos, como ocorreu na Copa das Confederações, Rio +20 e visita do Papa; a falta de incentivos governamentais, tendo em vista que a maioria das empresas de táxis aéreos são pequenas e exigem grande investimento; e o crescimento dos taxis aéreos piratas.

Concluindo, reivindicações foram feitas pelo convidado:

- Manutenção do setor de táxi-aéreo como serviço público concedido, fiscalizado por uma agência reguladora. Essa classificação permite que tenham acesso à infraestrutura aeroportuária;
- Garantia de slots e espaços nos aeroportos centrais. É necessário compatibilizar com o transporte aéreo regular, não a exclusão do setor;
- Manutenção da concessão das áreas aeroportuárias das empresas de táxi-aéreo sem a necessidade de processo licitatório, por temerem a perda do hangar;
- Investimentos na ampliação das áreas aeroportuárias, por exemplo, nas cidades de Jacarepaguá, Vitória e Macaé;
- Investimentos para dar suporte à indústria de petróleo;
- Políticas governamentais, visando a priorizar o setor;
- Criação de pátios voltados ao atendimento de aviões executivos; e
- Não aumento da carga de impostos e contra a cobrança de Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA).

V – Questionamentos e Debates

- Considerações do Senador Wilder Morais

O Senador Wilder Morais fez observações a respeito da palestra do Sr. Fernando Santos. Ressaltou a importância do transporte de táxi-aéreo para o desenvolvimento do País, defendendo o investimento em aeroportos. Também, se posicionou contra a cobrança de novos impostos, por considerar o setor com custos elevados. Após, passou para as perguntas.

Inicialmente, pediu ao Sr. Gustavo Matos do Vale explicações sobre a paralisação das obras do aeroporto de Goiânia.

Questionamento vindo também de um telespectador, o Senador perguntou ao Sr. José Antunes o porquê das lojas dentro dos aeroportos serem mais caras que em shopping centers.

Foi perguntado para o Sr. Antônio Gustavo Matos do Vale quais são as dificuldades para descentralizar os voos internacionais. Por que não existem mais voos de Brasília e do Nordeste para outros Países.

Por fim, o senador manifestou seu apoio pelas concessões, para o desenvolvimento nacional, tendo em vista o número de empregos diretos gerados.

- Respostas e considerações do Sr. Antônio Gustavo Matos do Vale

Quanto ao aeroporto de Goiânia, o palestrante afirmou que a prioridade é a retomada da obra no terminal de passageiros e a reforma da pista, de 2.850 metros, cerca de 2.500 metros úteis. Estudarão um projeto para ampliar a pista para 3 mil metros, para atrair companhias internacionais como prioridade.

A respeito do preço elevado dos produtos nas lojas dentro do aeroporto, o convidado justificou pelo pequeno número de concessionários existentes em comparação aos shoppings centers. À medida que eles serão aumentados, os preços dos produtos tendem a descer. Agora, no caso das concessões dos aeroportos, as empresas privadas poderão negociar.

Acerca da dificuldade de descentralizar os voos internacionais, o fato depende da infraestrutura aeroportuária. Mas atualmente essa descentralização já está ocorrendo. Aeroportos como Confins, em Minas Gerais, Brasília e Recife, já contam com uma média de sete voos. Fortaleza e Manaus também já recebem voos internacionais.

Na questão da agilidade da Infraero nas contratações, foi editada a Lei 12.833, de 2013, dando condições para a Infraero operar como as outras estatais, por exemplo, a Petrobras.

Ainda, abordou a questão levantada pelo Sr. Fernando Santos, sobre a manutenção da concessão das áreas aeroportuárias das empresas de táxi-aéreo sem a necessidade de processo licitatório, por temerem a perda do hangar. Afirmou que se trata de uma atividade autorizada, não concedida, por isso a necessidade de licitação. Segundo ele, a licitação democratiza o mercado e permite que outras companhias utilizem-se do aeroporto. Mas diz que o problema é real e foi criado um grupo de estudos dentro da Secretaria da Aviação Civil para estudar a viabilidade de não se realizar a licitação.

Ainda abordou as questões de investimentos, declarando que acredita que atualmente, os aeroportos estão subsidiando as empresas petrolíferas, pois os helicópteros não pagam as tarifas de embarque e desembarque. Diz que o investimento tem que ser feito, entretanto a aviação geral deve pagar as tarifas, o que não acontece nos casos da aviação de cabotagem e aviação offshore.

Quanto à prioridade de alguns aeroportos por aviões comerciais, justificou que é por causa do número de passageiros transportados. Ademais, para o controle da aviação, eles demandam da mesma maneira. Mas, informou que a Secretaria de Aviação Civil autorizou dois aeroportos privados da aviação executiva, em São Paulo e deve autorizar outro no Rio de Janeiro.

- Respostas e considerações do Sr. José Antunes Sobrinho

Inicialmente, elogiou a prática de concessão dos aeroportos brasileiros. Para o desenvolvimento do setor, considera a entrada da iniciativa privada importante, devendo ser expandida. Mas é importante que não se olhe apenas o preço de outorga, é necessário considerar a qualidade do serviço.

Ainda, destacou a relevância da aviação geral no Brasil, considerada como fundamental para o País.

Acerca do preço dos combustíveis, ressaltou que o Brasil já tem impostos em demasia, mas ainda impressiona o que se paga nos preços dos combustíveis, se observada a realidade mundial. Os reajustes são mensais, desfavorecendo as empresas aéreas. Assim, é uma questão que deve ser estudada com urgência na política nacional.

Por fim, fez referência à Anac. Pediu uma melhor definição de objetivos entre a agência reguladora e os agentes do setor, para que possam ser vistos mais como parceiros.

- Respostas e considerações do Sr. Fernando Santos

Inicialmente, demonstrou sua expectativa com uma regulação que permita a renovação dos contratos atuais com as empresas de táxi aéreos. Afirmou que as boas empresas devem ser mantidas, pois possuem um nível de profissionalismo e estrutura que não são conquistados com pouco tempo de atuação.

Painel 5

I – Identificação

Assunto: Investimento e Logística de Aeroportos Regionais.

Local: Plenário da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI).

II – Participantes

1. Sr. Wagner William de Souza Moraes, Superintendente de Segurança Operacional da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac);
2. Sr. Victor Rafael Rezende Celestino, Diretor de Relações Institucionais da Azul Linhas Aéreas;
3. Sr. Tenente-Coronel Aviador Henrique Rubens Balta de Oliveira, Chefe da Seção de Gerenciamento do Risco Aviário do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa);
4. Sr. Mário Rodrigues Júnior, Assessor Especial do Ministro Moreira Franco, da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR).

III – Introdução

Finalizando a série de audiências públicas do 4º Ciclo, ocorreu, no dia 30 de setembro de 2013, um painel para discutir o tema “Investimento e logística de aeroportos regionais”.

Foram convidados os seguintes especialistas e autoridades: o Sr. Wagner William de Souza Moraes, Superintendente de Segurança Operacional da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); o Sr. Victor Rafael Rezende Celestino, Diretor de Relações Institucionais da Azul Linhas Aéreas; o Sr. Tenente-Coronel Aviador Henrique Rubens Balta de Oliveira, Chefe da Seção de Gerenciamento do Risco Aviário do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa); e o Sr. Mário Rodrigues Júnior, Assessor Especial do Ministro Moreira Franco, da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR).

A reunião foi presidida pelo Senador Fernando Collor.

IV – Relato das exposições dos palestrantes

1. Sr. Wagner William de Souza Moraes

O convidado explicou como o setor de segurança operacional da ANAC aborda a questão da operação de empresas aéreas em aeroportos regionais.

Inicialmente, explicou que o conceito de segurança operacional da aviação abrange um conjunto de elementos que deve trabalhar harmonicamente. São eles:

a) requisitos para que os equipamentos de voo possam ser efetivamente utilizados;

b) equipe profissional, que compreende pilotos, mecânicos, despachantes operacionais, comissários e outras categorias;

c) infraestrutura aeroportuária;

d) sistema de controle do espaço aéreo; e

e) investigação de acidentes aeronáuticos, que qualificou como uma ferramenta poderosa que gera conhecimento para prevenir novas ocorrências.

A evolução histórica da segurança na aviação – segundo tópico abordado – segue uma lógica reativa: quando um acidente ocorre, suas causas são investigadas e, com base nesse conhecimento, são criados novos regulamentos para que aquele fato não se repita. Contudo, na aviação, como em qualquer atividade humana, o perigo é um fator inerente às operações.

Para minimizar a taxa de acidentes, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), agência das Nações Unidas, estabeleceu princípios que balizam a gestão da segurança operacional. Conforme esses princípios, o não cumprimento dos regulamentos expedidos caracteriza infração. Assim, nas suas auditorias e inspeções, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) verifica a conformidade das ações dos agentes com esses regulamentos.

Por fim, diferenciou os regulamentos que tratam de segurança operacional. Alguns não têm impacto sobre o fator segurança operacional, propriamente. É o caso dos que cuidam de assuntos jurídicos ou empresariais. Apesar de necessários ao funcionamento do setor, eles guardam propósitos diferentes dos da segurança operacional.

Outros regulamentos, de cunho geral, objetivam preservar a ocorrência dos perigos comuns a toda a aviação.

Alguns, mais específicos, tratam de operações típicas de determinado operador e que são causa de tipos particulares de perigo. É o caso, por exemplo, das normas para operação nos aeroportos de Congonhas ou Santos Dumont, que apresentam requisitos característicos de operação em relação a outros aeroportos.

Além de verificar conformidades, o trabalho da aviação cerca-se de filosofia de gerenciamento de riscos. Esse foi o terceiro ponto abordado pelo expositor.

Conforme as normas que vigoram na aviação brasileira, todo operador é obrigado a implementar o Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO). Esse sistema busca o cumprimento dos regulamentos que lidam com os riscos comuns e aqueles que lidam com os riscos característicos.

O operador deve avaliar a probabilidade e severidade de condutas consideradas inseguras e estabelecer um nível de risco para tais condutas. Se o resultado dessa avaliação revelar risco aceitável, a operação prossegue normalmente. Se o risco for intermediário, ações mitigadoras vão garantir a manutenção da operação. Contudo, se o nível de risco apurado for inaceitável, a operação não deve ocorrer.

Passando a falar sobre os requisitos da operação, quarto ponto abordado, o Sr. Wagner lembrou que o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 121, que regula os requisitos operacionais para os operadores que desempenham atividades domésticas, estabelece que o operador aéreo, detentor de certificado, ao conduzir operações domésticas, “deve demonstrar que cada rota submetida à aprovação é apoiada em aeródromos em quantidade e qualidade adequada, considerando aspectos como dimensões, resistência e superfície das pistas, obstruções, facilidades, proteção ao público (security), sinalização e auxílios luminosos, auxílios à navegação e aproximação, comunicação, horário de funcionamento e controle de tráfego.” Com isso, elucidou, espera-se que o operador aéreo desenvolva uma análise de risco que considere esses fatores sempre que for iniciar um voo.

Isso posto, avançou ao último tópico de sua exposição, que trata do conjunto de requisitos de infraestrutura que a ANAC entende como relevantes para a operação nos aeroportos, inclusive os regionais. São eles:

a) condição de pavimento da pista de pouso e decolagem, que tem influência direta no controle e na capacidade de frenagem da aeronave;

b) cerca patrimonial, que evita incursões de pista (acesso à pista por animais ou pessoas não autorizadas, o que pode interferir na movimentação das aeronaves);

c) proteção do entorno do aeródromo, que se refere à ocupação urbana no entorno do aeroporto e que tem influência sobre a proteção das áreas de aproximação e decolagem das aeronaves, proteção contra o nível de ruído gerado pelos aeroportos e proteção contra os focos de atração às aves;

d) resposta à emergência, que diz respeito à capacidade de reação do aeroporto a uma situação de emergência, como incêndios, acidentes ou resgate de pessoas;

e) controle de acesso, que trata da capacidade de proteção contra atos ilícitos que ameacem a segurança do voo ou causem danos a passageiros ou aeronaves; e

f) por fim, capacitação dos administradores aeroportuários quanto ao entendimento de suas responsabilidades pela segurança e qualidade das operações, bem como quanto ao conhecimento técnico necessário para lidar com investimentos e manutenção da infraestrutura.

Esse conjunto de parâmetros técnicos, avaliou, busca garantir que as operações na aviação tenham um nível aceitável de segurança. Como dito, o não cumprimento desses requisitos acarreta restrições operacionais. Porém, independentemente da possibilidade de restrições impostas, espera-se que o próprio operador, motivado por sua análise de risco, somente desempenhe operações quando o risco envolvido for aceitável ou quando as ações de mitigação forem efetivadas.

2. Sr. Victor Rafael Rezende Celestino

O representante da Azul Linhas Aéreas apresentou a empresa, demonstrou como o surgimento dela modificou o setor de aviação no País e mostrou a perspectiva da companhia sobre a expansão da aviação regional brasileira.

A Azul é a terceira maior empresa de aviação civil do Brasil. Seus voos alcançam mais de cem localidades diferentes. A malha atual compreende 230 rotas e quase 900 voos diários. Assim, apesar de es-

tar presente nos aeroportos centrais, a empresa destaca-se, também, como companhia de aviação regional. Detém 17% da participação no mercado nacional, concentrando um terço de todas as decolagens e transportando 25% do total de passageiros. Deve terminar o ano de 2013 com 127 aeronaves, cerca de R\$ 5 bilhões de faturamento, entre 18 e 20% da relação assentos/quilômetros oferecidos e 21 a 22 milhões de passageiros transportados.

A empresa aérea atua com um modelo de negócio que privilegia voos diretos a partir de hubs (aeroportos centrais), o que permite o aumento da capacidade e da capilaridade dos serviços aéreos. A base da Azul em Campinas serve, com voos diretos, a 54 destinos. Nenhum outro aeroporto do País conta com esse grau de conectividade. A título de comparação, a base em Guarulhos serve a 13 destinos; a de Belo Horizonte, a 27 destinos; e a do Rio de Janeiro, a 14 destinos. E esse número é destaque mesmo para os padrões internacionais.

Sobre como a entrada da empresa no mercado impactou a aviação comercial brasileira, segunda parte da exposição, disse que a Azul inovou ao iniciar a segmentação tarifária por antecipação de compra. Por ela, caso o usuário agende seu voo no período entre 30 e 21 dias antes da partida, pagará menos do que viajando de ônibus ou automóvel.

A queda no preço das tarifas fez a demanda por voos aumentar e estimulou as empresas concorrentes a oferecer voos mais baratos e rotas que antes não eram de interesse delas. Evidência disso é que, embora o número de aeródromos servidos não tenha crescido desde 2008, o número de rotas e opções cresceu em torno de 33%. Além disso, nos anos anteriores à sua chegada ao mercado, a malha das outras companhias permaneceu praticamente a mesma.

Outro destaque é que o perfil do aeroporto Viracopos, em Campinas, mudou drasticamente desde que a Azul passou a operar. Hoje, dos 182 voos diários que o aeroporto coordena, 174, todos domésticos, são da empresa. Poucos hubs no mundo têm um volume diário tão grande de voos domésticos, enfatizou. Com o investimento feito pelo Governo Federal na infraestrutura de Viracopos, este tende a se transformar no maior aeroporto da América Latina. Além disso,

o serviço de ônibus que liga esse aeroporto a cidades do interior e a diversos pontos na cidade de São Paulo – incluindo o aeroporto de Congonhas –, oferecido gratuitamente pela empresa, facilitou o acesso ao aeroporto de Campinas.

Passando ao último ponto de sua exposição, esclareceu que a Azul já tem participação relevante na aviação regional do País e é otimista quanto ao Plano Nacional de Logística Integrada do Governo Federal, que incluiu a ampliação dos aeródromos regionais.

De fato, em dez anos, o número de passageiros transportados pela aviação civil praticamente triplicou. Mas o número anual de voos per capita (0,6 viagem por habitante) ainda é baixo quando comparado a países com economia semelhante à brasileira. Logo, detecta-se que ainda há potencial de crescimento nesse mercado.

Entretanto, nos últimos anos, o tamanho das aeronaves que voam no País cresceu, o que não se mostra adequado no caso da aviação regional. Assistiu-se, também, ao decréscimo no número de localidades atendidas: em 1999, eram 190. Hoje, 129, o que contrasta com o crescimento de mercado de 200%.

Para equalizar essas questões, ofereceu, ao final de sua exposição, três sugestões no que concerne à ampliação da aviação regional.

Primeiro, ressaltou que todos os aeroportos necessitam de investimentos para aumentar suas capacidades e cumprir adequadamente os regulamentos da Anac. Mas os primeiros investimentos devem ser aplicados nos aeroportos que já são operados. Vários deles não comportam maior número de voos ou não estão preparados para receber aeronaves maiores, fatores que, se atendidos, permitiriam o barateamento de tarifas.

Segundo, argumentou que a concessão de isenções tarifárias vai colaborar para mitigar o custo que as empresas têm para iniciar suas operações em novos destinos regionais e, ainda, manter operações em alguns destinos que geram muito pouco lucro. E completou: determinados destinos, com baixa demanda, só se tornam viáveis de explorar caso o Governo ofereça subsídios.

Terceiro, apresentou uma lista com 61 aeroportos regionais – além dos 270 constantes no plano de expansão do Governo Federal – nos quais a empresa enxerga potencial para realizar operações, na medida em que eles tenham sua infraestrutura melhorada.

3. Sr. Henrique Rubens Balta de Oliveira

Em sua apresentação, o terceiro expositor tratou do “risco aviário de fauna”, isto é, o risco de colisão de aeronaves com animais. Conforme o palestrante, acidentes aéreos envolvendo animais representam a segunda maior causa de morte entre usuários e operadores da aviação.

Começou dizendo que o Brasil aprovou, recentemente, norma sobre o tema: a Lei nº 12.725/2012, que “dispõe sobre o controle da fauna nas imediações de aeródromos” e está em vias de ter seu regulamento aprovado. Até o advento dela, a área de segurança aeroportuária era regulamentada por uma instrução normativa do Ibama. A nova lei permitirá melhor exercício desse controle, o que é bem vindo no atual cenário da aviação brasileira, visto que, com o aumento do tráfego aéreo, o risco de fauna tende a aumentar.

Deve-se considerar que esse tipo específico de risco é um problema enfrentado por toda a aviação mundial, mas que interessa sobretudo à aviação regional, já que essa costuma utilizar aeronaves de menor porte. Isso porque os aviões menores têm critérios de certificação menos rígidos do que os grandes, a exemplo do índice de resistência à penetração dos parabrisas. Esses critérios baseiam-se em cálculos sobre probabilidade e severidade de colisões, bem como sobre o peso que o uso de um material mais resistente acarreta à aeronave.

Explicitando os principais dispositivos da nova lei, destacou a área de segurança aeroportuária (definida pela lei como a área circular com 20 quilômetros de raio, a partir da maior pista do aeródromo) terá uso e ocupação “sujeitos a restrições especiais em função da natureza atrativa de fauna”.

A definição dessa área fundamenta-se no fato de, conforme registros norte-americanos, 92% das colisões envolvendo aeronaves ocorrerem antes de a aeronave atingir 3.500 pés de altura de voo. Nessa altitude, geralmente, o avião está a uma distância de 20 quilômetros do aeroporto. No Brasil, conforme os registros do Cenipa, 87,4% das colisões ocorreram nas proximidades dos aeroportos, percentual próximo do registrado pelos Estados Unidos.

Sabendo que o risco de fauna é fortemente influenciado pelo entorno dos aeródromos, mas que a área patrimonial dos operadores aeroportuários corresponde somente a uma pequena fração da área de segurança definida em lei, torna-se fundamental que o Poder Público Municipal (onde se localiza a maior parte do entorno dos aeroportos) assuma a responsabilidade de exercer as medidas cautelares de controle das atividades desenvolvidas no restante da área de segurança aeroportuária, conforme prevê a nova legislação.

E quais são essas medidas cautelares?

Conforme o expositor, é de entendimento nacional e mundial que o controle de risco deve abranger:

a) redução da população de fauna na área de segurança aeroportuária;

b) redução de atrativos à fauna na área de segurança aeroportuária;

c) eliminação de áreas de abrigo, água e alimentação dentro do aeródromo.

No Brasil, historicamente, devido não só à falta de regulamentação, como também de ferramentas necessárias à identificação do risco de fauna, muitas ocorrências deixaram de ser registradas. Entretanto, nos três registros de acidentes fatais por acidentes de fauna que se tem notícia, o animal que se chocou com as aeronaves era o urubu de cabeça preta.

Essa coincidência deve-se, sobretudo, às condições do saneamento básico dos arredores dos aeroportos – particularmente os va-

zadouros de resíduos sólidos constituídos inadequadamente – e evidencia a relação entre saneamento básico e risco de fauna.

Nesse sentido, o palestrante alertou que, embora a proporção nominal de aterros sanitários no Brasil tenha crescido de 1,1% em 1989 para 57,6% em 2010, muitos deles não podem ser considerados propriamente como aterros, pois não cobrem com material inerte as deposições diárias de resíduos sólidos e acabam servindo como atrativos a animais, entre eles o urubu.

Finalizando sua exposição, apresentou as linhas gerais do Programa Nacional de Gerenciamento de Risco de Fauna (PNGRF), que foi criado pela Lei nº 12.725/2012.

O PNGRF será desenvolvido e supervisionado pelas autoridades de aviação civil, aeronáutica militar e ambiental e tem por objetivo eliminar ou reduzir o risco provocado pela fauna, contribuindo para a segurança operacional da aviação no Brasil.

O regulamento do programa, em fase de elaboração, estipula que ele será regido pelos seguintes princípios:

a) operação eficiente e segura dos aeródromos protegida por todas as instâncias da sociedade, ratificando sua importância econômica, social e para defesa nacional;

b) operador do aeródromo, autoridade ambiental e autoridade municipal como responsáveis pela execução integrada de seus planejamentos;

c) harmonia entre planejamento do uso do solo e sua ocupação no interior da área de segurança aeroportuária dos aeródromos, a fim de proteger a sociedade e as operações aeroportuárias.

O regulamento deve estipular, ainda, que o processo de licenciamento de determinadas atividades desenvolvidas nos Municípios com aeródromos dependerá de parecer, dado pela Autoridade Aeronáutica Militar, que vai analisar critérios de distanciamento da atividade a ser licenciada em relação aos aeródromos. Por exemplo, um novo aterro sanitário com cobertura de resíduos por material inerte não poderá ser instalado a menos de 10 quilômetros dos aeródromos.

4. Sr. Mário Rodrigues

O último expositor apresentou detalhes do programa do Governo Federal para expandir o sistema de aviação regional brasileiro.

Inicialmente, disse que a regionalização pretende integrar o território nacional, desenvolver os polos regionais, fortalecer centros de turismo e garantir que comunidades da Amazônia Legal tenham acesso ao transporte aéreo.

Conforme demonstrou, a regional é um ramo da aviação com efetivo potencial de crescimento. No ano de 2000, 5,1 milhões de passageiros foram transportados pela aviação regional; já em 2012, o total de passageiros transportados foi de 15,8 milhões. As projeções para 2025 e 2035 são de, respectivamente, 65 e 113 milhões, o que indica crescimento de 9% ao ano. A título de comparação, na aviação entre capitais, esse crescimento, de 2012 a 2035, deverá ser de 5% ao ano, devendo chegar a 614 milhões de passageiros transportados no ano de 2013.

Apresentando o programa, disse que uma de suas premissas é tentar obter aeroportos a uma distância de 100 quilômetros um do outro. Outra questão considerada é a demanda potencial para cada um desses aeródromos.

Serão 270 aeroportos construídos, ampliados ou adequados, conforme projeções apresentadas na audiência. Todas as regiões serão beneficiadas e o investimento total será de R\$ 7,3 bilhões. A tabela seguinte resume essas informações:

Região	Aeroportos	Investimento previsto (R\$ bilhões)
Norte	67	1,7
Nordeste	64	2,1
Centro-Oeste	31	0,9
Sudeste	65	1,6

Região	Aeroportos	Investimento previsto (R\$ bilhões)
Sul	43	1,0
Total:	270	7,3

Prosseguindo, apresentou as características gerais dos aeroportos que receberão investimentos. São elas:

- a) 33% deles operam com voos regulares;
- b) 22% deles possuem outorga, o que implica haver um administrador para esses aeródromos;
- c) 75% já possuem terminais de passageiros. Nos demais, os terminais serão construídos;
- d) 86% já possuem pavimento de asfalto ou concreto. A finalidade do programa é dotar todos de pavimento flexível ou de pavimento de concreto.

Sobre o tipo de avião que irá operar nesses aeródromos, explicou que a tendência é de as aeronaves terem entre sessenta e cem lugares. 40% delas devem ser do tipo turbo-propulsores, adequados para percursos menores; os outros 60% serão de jatos, que fazem percursos mais longos.

O programa seguirá as seguintes fases:

- a) projeção da demanda para cada aeroporto;
- b) conhecimento da infraestrutura do aeródromo e de seu entorno;
- c) estudos de viabilidade técnica, ambientais, de levantamento topográfico, sondagens e ensaios, que darão origem ao “miniplano diretor” sobre que tipo de ação será desenvolvida em cada um desses aeroportos;
- d) estudos preliminares, que detalham os investimentos aplicados em cada aeródromo;

- e) anteprojeto, etapa necessária à contratação das obras;
- f) projetos básico e executivo;
- g) obras, precedidas de licitação;
- h) por fim, aquisição de equipamentos e mobiliário.

Conforme o Sr. Mário, o Governo tem conseguido dar agilidade à execução do plano. Entre junho e agosto, por exemplo, foram publicados diversos editais para contratação de estudos, anteprojetos e sondagens, análise ambiental e levantamento topográfico. Espera-se que, até junho de 2014, tenham início os processos para contratação das obras, efetivamente.

Por fim, destacou as seguintes ações governamentais para dar agilidade e efetividade à execução do programa:

- a) assinatura de contrato com o Banco do Brasil para a execução financeira do programa;
- b) desenvolvimento, pela Secretaria de Aviação Civil, de um manual de operação para regulamentar a operação desse contrato;
- c) contratação de estudos para a prospecção de 19 novos sítios úteis ao sistema aeroportuário; e
- d) aquisição de equipamentos para a segurança operacional dos aeroportos.

V – Questionamentos e Debates

- Questionamentos de um telespectador, lido pelo Senador Fernando Collor:

Questionou-se como melhorar a infraestrutura dos aeroportos para evitar acidentes aéreos graves e como evitar a formação de longas filas nos aeroportos.

- Resposta do Sr. Wagner William de Souza Moraes:

A segurança operacional da aviação depende da combinação de vários fatores. Assim como há requisitos para certificar a formação de pilotos e de controladores de voo, os aeroportos também devem cumprir requisitos mínimos de infraestrutura. Portanto, para melhorar o nível de segurança dos aeroportos é preciso investir nos itens que atendem aos requisitos técnicos de infraestrutura.

O segundo questionamento refere-se à qualidade dos serviços nos aeroportos. É algo que depende da gestão aeroportuária eficiente, que cria condições para que o fluxo de pessoas e bagagens seja a mais célere possível.

- Comentários e questionamento do Sr. Victor Rafael Rezende Celestino:

Vê-se claramente que a expansão da aviação regional fundamenta-se em três pilares: investimento em aeroportos, tarifas aeroportuárias e subsídios. O investimento em aeroportos avança rapidamente. Os subsídios e isenção de tarifas são essenciais para despertar o interesse das companhias aéreas em operar nos novos aeródromos. Qual a expectativa da SAC sobre o envio do projeto de lei que cria subsídios à aviação regional e concede isenção de tarifas aeroportuárias?

O Sr. Mário Rodrigues Júnior disse que não poderia responder a isso, pois seu ingresso na SAC é recente e o assunto é conduzido por uma divisão da Secretaria diferente da sua.

- Questionamento de um telespectador, lido pelo Senador Fernando Collor:

No Brasil, os aeroportos tendem a atrair a população para o seu entorno, diferentemente de outros países, em que ser vizinho do aeroporto é algo indesejável. Assim, perguntou-se quais são as causas

dessa diferença e como evitar que os aeroportos regionais acabem “engolidos” pelas cidades.

- Resposta do Senador Fernando Collor:

Essa questão é afeta ao Poder Público Municipal, pois diz respeito a forma como é conduzido o Plano Diretor das cidades. O aeroporto de Congonhas, que ficava distante da cidade de São Paulo, foi gradativamente cercado por ela. O mesmo ocorre com o aeroporto de Cumbica, em Guarulhos. É uma questão que deve ser encarada com seriedade pelos Municípios, especialmente em função do crescimento rápido da aviação no Brasil.