



SENADO FEDERAL  
SECRETARIA-GERAL DA MESA  
SECRETARIA DE COMISSÕES  
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

**2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54ª LEGISLATURA**

Em 08 de agosto de 2012  
(quarta-feira)  
às 14h

## ***A QUESTÃO DA MODERNIZAÇÃO REGULATÓRIA***

*Por Comandante Francisco Lyra, Presidente da C>FLY Aviation*

18ª Reunião, Reunião de Subcomissão

SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE AVIAÇÃO CIVIL  
CISTAC





## URGÊNCIA NA AUTORIZAÇÃO DE EXPLORAÇÃO COMERCIAL DE INFRAESTRUTURAS

*Inúmeros especialistas defendem a possibilidade legal de certificação como aeródromos públicos e de exploração comercial de heliportos e de aeródromos de propriedade privada. No entanto, a política de outorga de autorização vinculada para estes aeródromos ainda não foi definida.*

*A vantagem de infraestruturas autorizadas é a desnecessidade de qualquer investimento estatal e a exploração por conta e risco do investidor privado.*

*Infraestruturas autorizadas podem ser destinadas à exploração de uma modalidade de transporte aéreo apenas (transporte por meio de helicópteros) ou transporte não regular (aviação geral).*

## INSEGURANÇA JURÍDICA E OPERACIONAL

*Inúmeras ocorrências de lavratura de autos de infração, aplicação de multa e interdições de estabelecimento em razão da não renovação do Alvará de Localização e Funcionamento.*

*“... Nem se diga que o art. 41 da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica) teria autorizado o funcionamento dos estabelecimentos aeroportuários independentemente de autorização do ente municipal, porquanto tal comando normativo - editado em 19/12/1986 (DOU 20/12/1986) - não foi recepcionado pela Constituição Federal de 1988 ante a sua nítida incompatibilidade com a nova ordem constitucional (art. 30, I e VIII da CF/88).*

*Portanto, admitir a competência absoluta da INFRAERO - inclusive para questões afetas ao interesse local de competência do município - implicaria afronta direta à própria Constituição Federal (art. 30, I e VIII da CF/88), bem como aos princípios da legalidade e da impessoalidade, basilares da Administração Pública. ...”*

*Processo nº 0013902-74.2011.4.02.5001 (2011.50.01.013902-8); Diário Eletrônico da Justiça Federal da 2ª região, 10/02/12; pg. 48*



## DISPOSIÇÃO LEGAL INCOMPATÍVEL COM INFRAESTRUTURA PRIVATIZADA

*CBA, Art. 42. À utilização de áreas aeroportuárias não se aplica a legislação sobre locações urbanas.*

*Lei 8.987/ 95 Art. 31. Incumbe à concessionária: .....  
Parágrafo único. As contratações, inclusive de mão-de-obra, feitas pela concessionária serão regidas pelas disposições de direito privado e pela legislação trabalhista, não se estabelecendo qualquer relação entre os terceiros contratados pela concessionária e o poder concedente.*

- *Propriedade imóvel objeto do aeroporto não é necessariamente bem público, mas pode ser bem particular afetado ao empreendimento.*
- *Edital GRU-VCP-BSB prevê a **locação de áreas** para escritórios, áreas para armazenagem de cargas, zona de processamento de exportação, hotéis e centros de convenção.*
- *Outros bens públicos objeto de concessão de direito real de uso são objeto de locação (Shopping Metrô Itaquera, Shopping Metrô Tatuapé, etc.).*
- *Necessidade de disciplinar cessão de uso de áreas para sociedades que exploram serviço de transporte aéreo regular.*



## AVIAÇÃO GERAL PRETERIDA NO ACESSO A ÁREAS AEROPORTUÁRIAS

- *Modelo tarifário não favorece manutenção de aviação geral nos aeroportos.*
- *Regulamentação em vigor de alocação de áreas privilegia aviação regular, mas é incorreta a percepção de que aviação regular deve ter áreas em **todos** os aeroportos. É preciso administrar a alocação de áreas de cada aeroporto de modo individualizado.*
- *É essencial assegurar o acesso às áreas aeroportuárias à aviação geral:*
  - *Universalização depende de uma combinação de modalidades: regular e não regular. A modalidade de transporte aéreo regular não assegura cobertura universal da malha aérea brasileira. É preciso complementar esta modalidade com aviação geral.*
  - *A aviação geral (não regular) é a precursora das rotas regulares.*
  - *A aviação geral (não regular) é formadora de mão de obra especializada.*



## MODELO TARIFÁRIO ESTANQUE E INSUFICIENTE OU REGULADO “VIA EDITAL”

- *Modelo tarifário em vigor baseado em experiências da Infraero. Cabe à ANAC estabelecer o regime tarifário, revisões e reajustes referentes à exploração da infraestrutura (Resolução 180/11):*

*Considerando que a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO administra aeroportos que processam cerca de 95% (noventa e cinco por cento) do tráfego de passageiros e cargas no Brasil, **o que atesta sua representatividade e viabiliza a utilização de seus dados na definição e aplicação da metodologia desta Resolução;***

*Considerando a importância do estabelecimento de um arcabouço regulatório objetivo e transparente que incentive a busca de eficiência, qualidade de serviço e modicidade tarifária na prestação de serviços aeroportuários, e*

- *Modelos tarifários específicos regulados em cada edital (Resolução 180/11):*

*Art. 1º Estabelecer, nos termos desta Resolução e Anexos, o modelo de regulação das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência, domésticos e internacionais, **para os aeroportos públicos que não estejam sob condições tarifárias específicas definidas em ato de autorização ou contrato de concessão.***

- *Modelo da Infraero não se aplica a situações especiais de exploração de infraestrutura (aviação geral).*



## DESAFIOS À FORMAÇÃO DE MÃO-DE-OBRA ESPECIALIZADA NO BRASIL

- *Falhas na sistemática atual.*
- *Mudanças propostas.*



***Obrigado.***