



Senado Federal  
Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 14/8/2012 às 17:30  
Ivanilde / Matr.: 46544

MPV 575

CONGRESSO NACIONAL

00097

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição			
14/08/2012	Medida Provisória nº 575/12			
Autor			Nº do prontuário	
Deputado GUILHERME CAMPOS				
<input type="checkbox"/> Supressiva <input type="checkbox"/> Substitutiva <input type="checkbox"/> Modificativa <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva <input type="checkbox"/> Substitutivo global				

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Incluir onde couber, as seguintes alterações, renumerando-os:

Os Arts. 40, 102 e 201, da Lei 7565 de 19 de dezembro de 1986, passarão a vigorar com a seguinte redação:

"...

Art. 40. Dispensa-se do regime de licitação pública a utilização de áreas aeroportuárias pelos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos públicos, para o desempenho das atividades de despacho, escritório, oficina e depósito, ou para abrigo, manutenção e abastecimento de aeronaves, próprias e próprias e de terceiros.

§ 1º. As áreas aeroportuárias destinadas à exploração dos serviços aéreos públicos previstas neste artigo deverão ser alocadas prioritariamente às empresas enquadradas na presente condição e que, efetivamente estejam prestando serviços ao público usuário do respectivo aeroporto, de acordo com os critérios de alocação regulamentados pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC;



§ 2º. As áreas disponíveis no sítio para as atividades dispostas neste artigo, cujos espaços necessitem de infraestrutura física, deverão ser destinadas prioritariamente às empresas entrantes interessadas em se estabelecer no aeroporto, ficando às suas expensas a realização dos serviços de adequação do espaço e dos acessos necessários ao desempenho da atividade pretendida;

§ 3º. Nos aeroportos de infraestrutura esgotada, sem possibilidade de ampliação das áreas operacionais, caberá à agência reguladora definir as regras de expedição/rescisão das autorizações de operação, bem como os procedimentos para distribuição ordenada dos espaços às empresas operadoras e eventuais entrantes, desonerando o operador da adoção de medidas que comprometam o sistema aéreo local;

§ 5º. Aplica-se o disposto neste artigo e respectivos parágrafos às empresas permissionárias e de serviços auxiliares de transporte aéreo.

“...

Art. 102. São serviços auxiliares:

I – as agências de carga, os serviços de rampa e de pista nos aeroportos, as atividades de armazenamento e abastecimento de combustível de aviação;

II – as comissarias, os serviços de proteção e de controle de acesso, entre outros de natureza estritamente operacional conexos à navegação aérea ou à infraestrutura aeronáutica, fixados em regulamento próprio pela agência reguladora.

Art. 201. Os serviços aéreos públicos abrangem as seguintes atividades operacionais:

...

IX – abrigo e manutenção de aeronaves próprias e próprias e de terceiros.



## JUSTIFICAÇÃO

Submetemos a proposta de emenda que estabelece medidas para estimular o crescimento em rede da aviação regional e das empresas prestadoras de serviços aéreos públicos regulares e não regulares, incluindo-se nessa condição as empresas da aviação geral, com o objetivo de incentivar o desenvolvimento da infraestrutura dos aeroportos nacionais e a interação dos entes que compõem o sistema aeronáutico.

Se num mercado perfeito de concorrência o livre comércio permite o equilíbrio entre os agentes econômicos, é de se destacar que tal modelo macroeconômico muitas vezes é teórico e pode não contemplar a complexidade das variáveis sensíveis no segmento aeronáutico.

A aviação civil, por definição e reconhecimento de política pública, é um setor complexo e estruturado em rede. O desequilíbrio em seus entes pode gerar impactos imensuráveis na cadeia, cujo reflexo será o comprometimento do interesse público.

O Brasil, diferentemente das nações europeias desenvolvidas e com ampla possibilidade de substitutos imperfeitos ao transporte aéreo, não pode prescindir de um transporte aéreo sólido e com segurança para o desenvolvimento não apenas do segmento da aviação civil, mas do próprio desenvolvimento sustentável nacional.

Não obstante a tudo isto, a relevância do Brasil no contexto sul-americano chama ao “dever” de ser protagonista no aperfeiçoamento da indústria e capacitação do setor. Investimentos substanciais estão sendo destinados a este fim. Indagar-se-ia, qual o impacto no desenvolvimento econômico regional do descompasso neste setor, com ações que não foram previamente avaliadas pelos entes que compõe o sistema aeronáutico.

Se de um lado, o poder público deve adotar as melhores práticas para dentro do sistema de mercado, que é o que nos filiamos, de outro pode a qualquer pretexto desordenar um setor, especialmente este tão importante para o crescimento coordenado da nação.



Urge uma solução que abra espaço ao novo e não descarte os avanços conquistados a duras penas pelo pioneirismo e empreendedorismo dos players que hoje se encontram, numa solução que não seja paternalista e que ao mesmo tempo atenda aos princípios da administração pública.

A solução do problema passa pelo incremento da infraestrutura nacional, problema este que pode ser observado em outros setores como estradas, portos e facilidades urbanas. A questão não é isolada, complexa por definição e complexa por necessidade.

Os Aeroportos – dentro deste contexto – devem dar maior ênfase à disponibilização de novas áreas entrantes, assim como o poder público deve estudar formas de segregar estas atividades em Aeroportos especializados.

O dever fazer, entretanto, passa pelo reconhecimento das atuais estruturas. Na justa medida, deve se buscar a função social dos players para o sistema, lembrando que num passado não muito distante essas empresas investiram recursos significativos para o fomento da aviação, abrindo caminho para que novos interessados busquem espaços para ampliação do sistema.

Na aviação esta função social materializa-se pelas ligações sistemáticas que conectam aos demais sítios, em especial os distantes, e o apoio ao desenvolvimento econômico da região.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	Deputado GUILHERME CAMPOS	SP	PSD

DATA	ASSINATURA
14/08/12	

