



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROPOSTA DE FISCALIZAÇÃO E CONTROLE N° 121, DE 2010

Propõe que a Comissão de Viação e Transportes realize ato de fiscalização sobre a gestão dos contratos de concessões de áreas públicas em aeroportos brasileiros pela Infraero, durante o período de 2006 a 2010.

Autor: Deputado **JOVAIR ARANTES**

Relator: Deputado **JAIME MARTINS**

RELATÓRIO FINAL

I – RELATÓRIO

Trata-se de Proposta de Fiscalização e Controle – PFC, apresentada em maio de 2010, para que esta Comissão realize fiscalização “sobre a gestão dos contratos de concessões de áreas públicas em aeroportos brasileiros pela Infraero, durante o período de 2006 a 2010.”

O relatório prévio à PFC em análise estabelecia, em seu Plano de Execução e Metodologia de Avaliação, a realização de ato de fiscalização na Infraero para verificar a regularidade dos contratos de concessões de áreas públicas em aeroportos brasileiros, durante o período de 2006 e 2010, além de apurar se os critérios adotados pela Infraero, quanto às escolhas das concessões, atendem aos princípios gerais de direito administrativo, informando a esta Comissão, de forma sintética, a situação encontrada nos principais aeroportos do País, no que tange ao funcionamento dessas áreas, em especial aos referentes às cidades-sedes da Copa 2014 e do Aeroporto de Campo de Marte, em São Paulo.

Em 21 de julho de 2011, o TCU encaminhou, por meio do Aviso nº 879-Seses-TCU-Plenário, cópia do Acórdão proferido nos autos do processo nº TC 031.722/2010-5 acompanhado do relatório e do voto que o fundamentam.

O voto do relator do processo no TCU apresenta um resumo da conclusão do trabalho da unidade técnica responsável, cujos principais pontos transcrevemos a seguir:



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

A auditoria avaliou os critérios de concessão de espaços e de formação dos preços das áreas, o eventual favorecimento das empresas de aviação regular¹ em detrimento das de aviação geral², e os investimentos previstos para o setor de aviação geral.

A unidade técnica respondeu adequadamente às questões formuladas. Conclui que: (i) os critérios para concessão de áreas aeroportuárias operacionais são claros e objetivos, e não privilegiam a aviação regular; (ii) os preços da tabela de valores básicos para concessão de uso de áreas operacionais são compatíveis com os decorrentes em procedimentos licitatórios; (iii) não houve decréscimo de áreas destinadas à aviação não regular; (iv) não há favorecimento às empresas de aviação regular; (v) não há desarticulação do segmento da aviação geral; (vi) houve aumento de áreas reservadas a hangares e pátios da aviação geral em vários aeroportos; e (vii) o Plano Plurianual 2011-2014 prevê investimentos para a infraestrutura da aviação geral.

Não se identificou, pois, impropriedades ou irregularidades nos procedimentos de concessão.

O trecho citado explicita que os critérios para a concessão de áreas aeroportuárias operacionais são claros e objetivos e não privilegiam a aviação regular. As demais conclusões evidenciam que os critérios adotados pela Infraero, quanto às escolhas das concessões, atendem aos princípios gerais de direito administrativo.

No entanto, ao concluir a objetividade dos critérios, o Relator ressalva que os novos critérios estabelecidos pela ANAC devem ser objeto de acompanhamento.

53.A Infraero possui critérios objetivos para concessão de áreas aeroportuárias operacionais. Esses critérios, estabelecidos na Resolução ANAC 113/2009 e regulamentados por meio de normativos internos, estão, atualmente, em fase incipiente de implantação dentro da Empresa. Por esse motivo, a questão deve ser, em momento oportuno, objeto de acompanhamento pela 1ª Secex, de modo a que sejam verificados os efeitos advindos da plena utilização dos critérios, a efetiva adequação dos mesmos, bem como a necessidade eventual de alteração dos parâmetros estabelecidos.

Quanto à situação encontrada nos principais aeroportos do País, no que tange ao funcionamento das áreas concedidas, em especial aos referentes às cidades-sedes da Copa 2014 e do Aeroporto de Campo de Marte, em São Paulo, transcrevemos trecho do relatório de auditoria da Unidade Técnica do TCU:

III.3 Alocação de áreas nos aeroportos da Copa 2014.

Situação encontrada

88. Primariamente, cumpre registrar que, durante a auditoria, foram buscados dados que pudessem comprovar a denúncia do Deputado Jovair Arantes sobre a existência de favorecimento do setor de aviação regular em detrimento da aviação geral.

¹ Empresas de transporte aéreo que oferecem horários regulares, frequências, itinerário e equipamentos pré-estabelecidos.

² Empresas de aviação não regular, de manutenção de aeronaves, de hangaragem, de compra e venda de aeronaves.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

89. Após reuniões com a Infraero, verificou-se que a concorrência, por parte das empresas, tanto da aviação regular quanto da aviação geral, ocorre principalmente pelas áreas de hangar.

90. Neste sentido, por meio do Ofício de Requisição 3-310/2011 (Peça 19), foi solicitado à Infraero que apresentasse à equipe de auditoria dados sobre a ocupação das áreas entre a aviação regular e não regular (aviação executiva e de pequeno porte) dentro de cada um dos 17 aeroportos situados em cidades sede da Copa de 2014.

91. Em resposta, foram apresentadas as tabelas que compõem a Peça 26 do processo, as quais informam o tamanho das áreas de terminal e de hangar ocupadas pela aviação regular e não regular, além das áreas de hangar edificadas e não ocupadas e as áreas de hangar não edificadas, para os 17 aeroportos.

Análise

92. As informações apresentadas indicam que quatro aeroportos tiveram aumento na ocupação pelas empresas de aviação não regular - Salvador (2,34%), Manaus (40,66%), Porto Alegre (25,46%) e Fortaleza (59,07%) - e que cinco tiveram diminuição - Brasília (-4,94%), Curitiba (-68,23%), Santos Dumont – RJ (-6,25%), Cuiabá (-21,87%) e Campo de Marte (-1,25%).

93. Em Curitiba (Peça 26, p. 18-19), apesar da redução em 3.656,60 m² da área de hangar ocupada pela aviação não regular, havia 7.795m² de área não edificada disponível para a construção de hangares. Além disso, há nota na tabela afirmando que 2.920 m² dessa área não edificada já estariam em vias de ser licitados para serviços aéreos públicos, podendo participar do certame tanto empresas da aviação regular quanto da não regular.

94. Nos aeroportos Santos Dumont RJ (Peça 26, p. 17), Campo de Marte – SP (Peça 26, p. 7-8), de Brasília (Peça 26, p. 21-22) e de Cuiabá (Peça 26, p. 10-11), apesar da redução das áreas ocupadas pela aviação não regular entre 2006 e 2010, havia hangares disponíveis para concessão à aviação não regular em 2010. No que diz respeito a esses quatro aeroportos, somando-se a área dos hangares ocupados pela aviação não regular com a área dos hangares não ocupados desses quatro aeroportos, nota-se que não houve diminuição de áreas exclusivas disponíveis para aviação não regular entre 2006 e 2010.

95. Por último, deve-se destacar que quinze dos dezessete aeroportos possuíam área disponível para construção de hangares em 2010. Essas áreas estão disponíveis para serem concedidas, somente necessitando da formalização do pedido à Infraero pelas empresas interessadas. Os únicos aeroportos que não possuem área não edificada disponível para aviação não regular são Confins (Belo Horizonte/MG) e Santos Dumont (Rio de Janeiro/RJ), sendo que, com relação ao de Confins, o plano diretor está sendo revisado e, após a conclusão dos estudos, deverão ser estabelecidas novas áreas para a construção de hangares (Peça 26, p. 16).

Conclusão

96. Diante das informações apresentadas para os aeroportos analisados, pode-se perceber a inexistência de escassez de áreas de hangar que pudesse motivar atrito entre o setor de aviação regular e o não regular, e, consequentemente, possível favorecimento de um em detrimento do outro.

III.4 Proposta da Infraero para o segmento de aviação geral para os próximos anos.

Situação encontrada

97. Por meio do Ofício de Requisição 2-310/2011 (Peça 18), foi solicitado à Infraero que apresentasse as ações planejadas para o desenvolvimento da infraestrutura destinada ao segmento de aviação não regular.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

98. *Em resposta, foram encaminhados os documentos que compõem a Peça 16 do processo. A tabela acostada às p. 3-4 mostra os itens de investimento, para o período de 2011 a 2014, dentro do Programa 0123 ("Desenvolvimento da Operação Aeroportuária") do Plano Plurianual, que objetiva aperfeiçoar a infraestrutura disponibilizada à aviação geral.*

Análise

99. *Dentre os itens arrolados na tabela, destacam-se a construção do novo pátio da aviação executiva, no valor de R\$ 26.296.000,00, e a adequação da infraestrutura de área para hangares para a aviação executiva, no valor de R\$ 6.080.000,00, a serem desenvolvidos no aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro.*

100. *É possível perceber, também, que a Infraero está em fase de elaboração dos projetos iniciais de engenharia para a ampliação da área de hangares no aeroporto da Pampulha (Belo Horizonte) e de Jacarepaguá (Rio de Janeiro).*

101. *Foi planejada, ainda, a elaboração dos projetos de engenharia para o novo terminal de passageiros da aviação geral no Aeroporto da Pampulha (Belo Horizonte) e para a adaptação da infraestrutura do posto de abastecimento existente para hangares da aviação geral.*

102. *Vale ressaltar que as informações descritas neste tópico se referem somente a um planejamento da Infraero para os próximos anos. Durante a inspeção, não se analisou o percentual de execução desses investimentos no ano de 2011 e em exercícios anteriores. Logo, apesar da identificação de investimentos para o setor de aviação geral, não é possível tecer maiores considerações a respeito da real situação de cada item de investimento da tabela.*

103. *De qualquer forma, ao avaliarmos a tabela constante da Peça 27, p. 3-5, a qual expõe o tamanho das áreas com destinação exclusiva para cada tipo de aviação (regular e não regular), de acordo com os planos diretores dos aeroportos ou outro documento hábil para tanto, pode-se perceber que, entre 2006 e 2010, os aeroportos Augusto Severo (Natal/RN), Afonso Pena (Curitiba/PR), Campo de Marte (São Paulo/SP) e Jacarepaguá (Rio de Janeiro/RJ) tiveram aumento das áreas reservadas para hangares da aviação não regular. Além disso, oito aeroportos tiveram aumento em suas áreas de pátio exclusivas para a aviação não regular.*

O Relatório analisou a situação dos principais aeroportos do país. Verificamos, no entanto, a ausência de análise da situação dos aeroportos de São Paulo (Congonhas) e de Recife.

Em consequência dessas constatações, o Tribunal de Contas da União exarou o citado Acórdão nº 1691/2011-TCU-Plenário com o seguinte teor:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de Solicitação do Congresso Nacional, encaminhada ao Tribunal pelo presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, Deputado Milton Monti, por meio do Ofício P-313/10/CVT, de 10/11/2010, para que o Tribunal avalie a regularidade dos contratos de concessões de áreas destinadas à exploração de serviço aéreo público em aeroportos brasileiros, entre 2006 e 2010, nos termos da Proposta de Fiscalização e Controle 121/2010, de autoria do Deputado Jovair Arantes, conhecida e aprovada pelo Acórdão 3.385/2010, Plenário.

ACORDAM os Ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo Relator e com fundamento nos artigos 1º, inciso II, 38, incisos I e II, da Lei 8.443/1992, 17, inciso II, da Resolução 215/2008, em:

9.1. encaminhar cópia deste Acórdão, acompanhado do relatório e voto que o fundamentam:



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

- 9.1.1. ao presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, informando-o do atendimento integral à Solicitação formulada;
 - 9.1.2. à Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária;
 - 9.2. arquivar o processo.

II - VOTO

As informações encaminhadas pelo Tribunal de Contas da União alcançaram parcialmente os objetivos pretendidos por esta proposta de fiscalização e controle. Verificamos que o Relatório do TCU não mencionou a situação dos aeroportos de Congonhas e de Recife, no que tange ao funcionamento das áreas concedidas e quanto à evolução na ocupação pelas empresas de aviação não regular.

A realização de auditoria na Infraero concluiu ainda que os critérios para a concessão de áreas aeroportuárias operacionais são claros e objetivos e não privilegiam a aviação regular. No entanto, ressalta que os novos critérios estabelecidos pela ANAC devem ser objeto de acompanhamento.

Diante do exposto, VOTO no sentido de que esta Comissão solicite ao Tribunal de Contas da União verificar se os critérios estabelecidos pela ANAC para a concessão de áreas aeroportuárias operacionais foram efetivamente implementados pela INFRAERO, avaliando-se a adequação desses critérios, bem como informar a essa Comissão a situação dos aeroportos de Congonhas e de Recife, no que tange ao funcionamento das áreas concedidas e quanto à evolução na ocupação pelas empresas de aviação não regular.

Sala da Comissão, de de 2013.

Deputado **JAIME MARTINS**
Relator