

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2007

(Do Sr. Onyx Lorenzoni)

Disciplina requisitos para o modelo de concessão da infra-estrutura aeroportuária brasileira de que trata a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1. O art. 3º da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º

.....

§ 1º O modelo de concessão de que trata o inciso II deste artigo observará a divisão aeroespacial brasileira em três macrorregiões, que terão como aeroportos-líderes, classificados como Aeroportos Especiais e de 1ª Categoria, o Aeroporto Internacional de Brasília Juscelino Kubitschek, o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro Antônio Carlos Jobim – Galeão e o Aeroporto Internacional de São Paulo – Guarulhos.

§ 2º Os demais aeroportos brasileiros administrados pela Infraero e não enquadrados como aeroportos especiais e de 1ª categoria, serão classificados, conforme suas atividades, em aeroportos nacionais ou aeroportos internacionais.

§ 3º Cada uma das três macrorregiões aerospaciais brasileiras conterá um dos três aeroportos-líderes mencionados no § 1º e respectivos aeroportos nacionais e/ou aeroportos internacionais, conforme estabelecido no anexo I desta Lei.

§ 4º. O modelo previsto no inciso II do caput deste artigo observará, cumulativamente, os seguintes requisitos:

I – adoção do regime de concessão previsto no artigo 175 da Constituição Federal e na Lei nº 8.987, de 1995;

II – inadmissibilidade de subconcessão da administração de qualquer das infra-estruturas aeroportuárias concedidas;

III – impossibilidade de outorga de unidades aeroportuárias isoladas;

IV – definição, pelo órgão regulador da aviação civil, no edital, das obrigações dos concessionários bem como dos termos comerciais que permitam o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão;

§ 5º As infra-estruturas aeroportuárias que vierem a ser criadas pelo Poder Público posteriormente à entrada em vigor desta Lei poderão ser objeto de outorga de concessão na forma do § 1º, desde que precedida de autorização legal específica.

.....”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

ANEXO I

MACRORREGIÃO I

Aeroporto-Líder:

- Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek (DF)

Demais aeroportos componentes da Macrorregião I:

- Aeroporto de Altamira (PA)
- Aeroporto de Carajás (PA)
- Aeroporto de Goiânia (GO)
- Aeroporto de Imperatriz – Prefeito Renato Moreira (MA)
- Aeroporto de Marabá (PA)
- Aeroporto de Palmas / Tocantins – Brigadeiro Lysias Rodrigues (TO)
- Aeroporto de Santarém – Pará – Maestro Wilson Fonseca (PA)
- Aeroporto de Tefé (AM)
- Aeroporto Internacional de Belém (PA)
- Aeroporto Internacional de Boa Vista (RR)
- Aeroporto Internacional de Macapá (AP)
- Aeroporto Internacional de Tabatinga (AM)

- Aeroporto Internacional Eduardo Gomes – Manaus (AM)
- Aeroporto Internacional Marechal Cunha Machado (MA)
- Aeroporto Júlio César (PA)
- Aeroporto de Uberaba (MG)
- Aeroporto de Uberlândia – Ten. Cel. Av. César Bombonato (MG)
- Aeroporto Internacional de Viracopos / Campinas (SP)

MACRORREGIÃO II

Aeroporto-Líder:

- Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro / Galeão – Antônio Carlos Jobim (RJ)

Demais aeroportos componentes da Macrorregião II:

- Aeroporto Bartolomeu Lysandro (RJ)
- Aeroporto Carlos Prates (MG)
- Aeroporto de Aracaju (SE)
- Aeroporto de Belo Horizonte / Pampulha – MG – Carlos Drummond de Andrade (MG)
- Aeroporto de Ilhéus / Bahia – Jorge Amado (BA)
- Aeroporto de Jacarepaguá (RJ)
- Aeroporto de Juazeiro do Norte (CE)
- Aeroporto de Juiz de Fora (MG)
- Aeroporto de Macaé (RJ)
- Aeroporto de Montes Claros / Mário Ribeiro (MG)
- Aeroporto de Paulo Afonso (BA)
- Aeroporto de Petrolina – Senador Nilo Coelho (PE)
- Aeroporto de Teresina – Senador Petrônio Portella (PI)
- Aeroporto de Vitória – Eurico de Aguiar Salles (ES)
- Aeroporto Internacional Augusto Severo / Natal (RN)
- Aeroporto Internacional de Maceió / Zumbi dos Palmares (AL)
- Aeroporto Internacional de Natal / São Gonçalo do Amarantes (RN)
- Aeroporto Internacional de Parnaíba – Prefeito Dr. João Silva Filho (PI)
- Aeroporto Internacional de Salvador – Deputado Luís Eduardo Magalhães (BA)
- Aeroporto Internacional do Recife / Guararapes – Gilberto Freyre (PE)
- Aeroporto Internacional Pinto Martins (CE)
- Aeroporto Internacional Presidente Castro Pinto (PB)

- Aeroporto Internacional Tancredo Neves (MG)
- Aeroporto Presidente João Suassuna (PB)
- Aeroporto Santos-Dumont (RJ)

MACRORREGIÃO III

Aeroporto-Líder:

- Aeroporto Internacional de São Paulo / Guarulhos – Governador André Franco Montoro (SP)

Demais aeroportos componentes da Macrorregião III:

- Aeroporto Campo de Marte (SP)
- Aeroporto de Bacacheri (PR)
- Aeroporto de Joinville – Lauro Carneiro de Loyola (SC)
- Aeroporto de Londrina (PR)
- Aeroporto de São José dos Campos – Professor Urbano Ernesto Stumpf (SP)
- Aeroporto Diomício Freitas / Forquilha (SC)
- Aeroporto Internacional Afonso Pena (PR)
- Aeroporto Internacional Comandante Gustavo Kraemer (RS)
- Aeroporto Internacional de Campo Grande (MS)
- Aeroporto Internacional de Congonhas / São Paulo (SP)
- Aeroporto Internacional de Corumbá (MS)
- Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul (AC)
- Aeroporto Internacional de Florianópolis (SC)
- Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu / Cataratas (PR)
- Aeroporto Internacional de Navegantes – Ministro Vítor Konder (SC)
- Aeroporto Internacional de Pelotas (RS)
- Aeroporto Internacional de Ponta Porã (MS)
- Aeroporto Internacional de Rio Branco (AC)
- Aeroporto Internacional Marechal Rondon (MT)
- Aeroporto Internacional Porto Velho / Governador Jorge Teixeira de Oliveira (RO)
- Aeroporto Internacional Rubem Berta (RS)
- Aeroporto Internacional Salgado Filho (RS)

JUSTIFICATIVA

A proposta de alteração da Lei 11.182, de 2005, que ora submetemos a esta Casa, nasceu a partir das valiosas conclusões do Seminário “*Um novo modelo de gestão do transporte aéreo*”, organizado pelo Democratas em junho deste ano.

As percucientes palestras ministradas possibilitaram a detecção das verdadeiras dificuldades por que passa o Setor, especialmente das causas da incapacidade de atendimento da demanda crescente - que acarretou o desrespeito a inúmeros direitos e garantias constitucionais dos indivíduos - dos desencontros entre os diversos setores governamentais envolvidos e dos dois terríveis acidentes, que, somados, resultaram na morte de mais de 350 pessoas, em menos de dez meses. Em suma, verifica-se que o grande problema, hoje, passa pela ausência de gestão.

Estabelece a Lei nº 11.182, de 2005, entre as competências da ANAC “o *estabelecimento do modelo de concessão de infra-estrutura aeroportuária, a ser submetido ao Presidente da República*”. Assim, o que o projeto em tela pretende é orientar, em linhas gerais, esse novo modelo de gestão da infra-estrutura aeroportuária, mediante a outorga de concessões, conforme prevê a mencionada Lei.

Vale ressaltar que o modelo de concessão de infra-estrutura aeroportuária dar-se-á nos moldes já previstos no artigo 175 da Carta Magna e na Lei 8.987/95 (Lei de Concessões), em que apenas se transfere ao concessionário o exercício da atividade do setor, ou seja, o Estado mantém de modo permanente a total disponibilidade do serviço concedido, que será prestado pelo concessionário enquanto conveniente ao interesse público.

Como bem concluiu o nobre Senador Jorge Bornhausen, Presidente da Fundação Liberdade e Cidadania, organizadora do mencionado evento, “o *panorama*

mundial confirma que se trata de um bom negócio (o setor aeroportuário), havendo, portanto uma ampla margem para incorporação da iniciativa privada, imprescindível em face das notórias dificuldades com que se defronta o governo para efetivar investimentos em setores da infra-estrutura.”

A divisão que se propõe, em três macrorregiões, valeu-se de excelente e aprofundado estudo realizado pelo Dr. Norman Ashford, que estudou o assunto a pedido da própria Infraero, em 1998.

Em seu estudo ele fez uma classificação dos aeroportos e obteve as seguintes conclusões :

- os pequenos aeroportos remotos são socialmente necessários, mas estão permanentemente necessitando de suporte financeiro;
- os aeroportos de médio porte são financeiramente viáveis, mas apenas de forma marginal;
- os grandes aeroportos metropolitanos requerem pesados investimentos no longo prazo; e
- por fim, a totalidade do sistema de aeroportos operados e administrados pela Infraero é capaz de sustentar-se financeiramente, desde que bem gerida. Trata-se, portanto, de investimentos bem atrativos para o setor privado.

Na avaliação dele, o modelo proposto deve excluir a possibilidade de concessão de unidades isoladas. Ao agrupá-las, faz-se a partir de um aeroporto capaz de liderar determinado conjunto, levando em conta, também, a continuidade espacial. O aeroporto-líder, assim, disporá de rentabilidade que lhe faculte a possibilidade de suportar unidades menos rentáveis, que poderiam até sucumbir sem esse tipo de suporte. Ao mesmo tempo, é de se esperar que o sucesso de gestão que esse modelo assegura, venha a proporcionar que esses aeroportos, hoje sem atratividade, tornem-se rentáveis.

Essa autonomia na gestão, em parceria com a iniciativa privada, sem o Estado dispor do valioso patrimônio aeroportuário que possui, possibilitará um ganho na qualidade dos serviços prestados, visto que de todo concessionário é cobrada modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações e sua conservação. Ademais, toda concessão de serviço público é avaliada sob a ótica de sua adequação, que se caracteriza pelo pleno atendimento aos usuários e pela observância das condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas (art. 6º e §§ 1º e 2º, da Lei nº 8.987, de 1995).

Ante o exposto, entendemos ser essa uma excelente oportunidade para esse debate ser aberto entre este Parlamento, o Governo federal e a sociedade, visto estar cabalmente demonstrado que o grande problema do sistema aéreo tem sido a falta de boa gestão de todo o sistema. Por esses pontos, é que apresentamos a presente proposta.

Sala das Sessões, de de 2007.

ONYX LORENZONI
Líder do Democratas