



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Proposta de Fiscalização e Controle nº _____, de 2010.

Propõe que a Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público 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.

Sr. Presidente,

Com fulcro no art. 100, §1º, combinado com os artigos 60, incisos I e II, e 61 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, proponho a Vossa Excelência que, ouvido o Plenário desta Comissão, adote as medidas necessárias para realizar 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.

1. Objeto da Proposta de Fiscalização e Controle:

O objetivo da Proposta de Fiscalização e Controle é a fiscalização da gestão dos contratos de concessões de áreas públicas em aeroportos brasileiros pela Infraero, durante o período de 2006 a 2010, tendo em vista o favorecimento das empresas de aviação regular em detrimento das empresas de aviação geral. A proposta de fiscalização e controle refere-se ao suposto abuso de poder econômico praticado pela Infraero que, ao criar um quadro de grave insegurança jurídica, ameaça seriamente a continuidade das atividades econômicas das empresas de aviação não-regular. A Infraero não tem definido



CÂMARA DOS DEPUTADOS

critérios claros e transparentes para a cessão dos espaços nos aeroportos, impondo condições unilaterais e abusivas às empresas aéreas de aviação geral, que têm provocado inclusive o encerramento das atividades dos cessionários, sem justa causa comprovada.

2. Dos Fatos:

A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), empresa pública federal vinculada ao Ministério da Defesa, tem como missão “prover infraestrutura e serviços aeroportuários com segurança, conforto, eficiência e comprometimento com a integração nacional”. Após trinta e seis anos de existência, a Infraero atualmente administra sessenta e sete aeroportos, que concentram aproximadamente noventa e sete por cento do movimento de transporte aéreo regular do Brasil. A Infraero é responsável pela quase totalidade da circulação de passageiros provenientes de vôos internacionais e pela maior parte das atividades das empresas relacionadas à aviação não regular, conhecida também como aviação geral. As empresas de aviação não regular operam nas atividades de táxi-aéreo, uti/ambulância aérea, manutenção, hangaragem, compra e vendas de aeronaves, instrução, entre outras atividades. Verifica-se, assim, que a Infraero detém o monopólio da administração de aeroportos.

As empresas de aviação geral vêm sofrendo graves prejuízos decorrentes do favorecimento pela Infraero das empresas de aviação regular. A falta de investimentos, a ausência de ampliação das áreas aeroportuárias já existentes, a não realimentação do sistema aeroviário com a construção de novos espaços, enfim, a má gestão da Infraero ameaça gravemente a atividade de aviação geral, que fornece toda a mão-de-obra especializada à aviação regular. Ademais, a aviação geral é responsável pelo transporte de quase cem por cento dos malotes de movimentos bancários, pela remoção, em caráter emergencial, de feridos, enfermos e transplantados, pelo transporte de carga e de executivos. A aviação não regular é responsável ainda pela assistência à frota de aeronaves de pequeno e médio porte da Administração pública em geral.

As empresas de táxi-aéreo, de abrigo e manutenção de aeronaves são mais que meros prestadores de serviços, são, nos termos legais, cessionários ou permissionários de serviços aéreos públicos, tendo em vista que realizam funções



CÂMARA DOS DEPUTADOS

indispensáveis aos administrados e à própria Administração Pública. O Estado, de fato, não possui capacidade ou estrutura para cumprir diretamente as funções e tarefas da aviação geral.

Para piorar a situação, a Infraero não tem definido critérios claros e transparentes para a cessão dos espaços nos aeroportos, impondo condições unilaterais e abusivas às empresas aéreas de aviação geral, que têm provocado inclusive o encerramento das atividades dos cessionários, sem justa causa comprovada.

Apesar das funções relevantes exercidas pelas empresas de aviação geral, que compreendem a operação e o atendimento às necessidades de uma frota de onze mil e novecentas aeronaves (dados da ANAC fev. 2009), com um crescimento projetado para a aviação executiva de dez por cento ao ano no período 2007/2010 (dados ABAG), a INFRAERO pouco tem feito para atender ao crescimento dessa demanda.

A Infraero vem agindo de modo a dificultar ao máximo a atividade de seus cessionários nos recintos aeroportuários, em especial, aqueles que operam na aviação geral e às empresas que oferecem suporte. Sem qualquer critério, ao término dos contratos de concessão, alguns poucos cessionários têm seus contratos prorrogados, outros são tacitamente mantidos e outros são expelidos dos aeroportos. Apesar de consecutivos resultados positivos em seus balanços e dos excedentes em caixa, a Infraero tem investido pouco na ampliação dos aeroportos. Além disso, a Infraero tem realizado poucas licitações sobre as vagas ociosas em seus sítios aeroportuários.

Além de não construir nenhum grande sítio aeroportuário há mais de vinte anos, a Infraero não tem destinado qualquer atenção relevante ao parque destinado à operação da aviação geral e à manutenção de suas aeronaves, provocando grave insegurança no segmento econômico.

A falta de disposição da INFRAERO para construir novos aeroportos ou para ampliar as áreas para a aviação geral ficou evidente durante o último seminário das Cidades–Sedes da Copa 2014, que aconteceu no Rio de Janeiro em 12/06/2009. Na ocasião, a Infraero apresentou o seguinte cronograma para *“corrigir eventuais divergências relativas a obras e investimentos previstos para os próximos anos” (sic)*:



CÂMARA DOS DEPUTADOS

- Aeroporto Internacional de Confins – Tancredo Neves

Obras: ampliação do Terminal de Passageiros

Valor: R\$ 215,5 milhões

- Aeroporto de Belo Horizonte/Pampulha – Carlos Drummond de Andrade

Obras: ampliação do pátio de aeronaves, infraestrutura para área de hangares de aviação geral e construção de nova torre de controle, entre outras.

Valor: cerca de R\$ 7 milhões (recursos da Infraero)

- Aeroporto Internacional de São Paulo/ Guarulhos

Obras: construção do Terminal de Passageiros 3 e reforma de pistas e pátios.

Valor: R\$ 1,37 bilhão

- Aeroporto de São Paulo/Congonhas

Obras: construção de nova torre de controle e pátio de autoridades, reforma do pátio e da ala sul do terminal de passageiros.

Valor: R\$ 300 milhões

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

Obras: reformas nos Terminais de Passageiros 1 e 2, ampliação do Terminal de Passageiros 2, Edifício Garagem, Terminal de Aviação Geral e ampliação do pátio de aeronaves.

Valor: R\$ 687,9 milhões

- Aeroporto Internacional de Porto Alegre – Salgado Filho

Obras: ampliação da pista de pousos e decolagens.

Valor: R\$ 122 milhões

- Aeroporto Internacional de São José dos Pinhais/Curitiba – Afonso Pena

Obras: Ampliação do sistema de pátios, infra-estrutura e obras complementares.

Valor: R\$ 30 milhões

- Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek

Obras: ampliação do Terminal de Passageiros.

Valor: R\$ 439 milhões

- Aeroporto Internacional de Várzea Grande/Cuiabá – Marechal Rondon

Obras: Complementação da reforma do Terminal de Passageiros.

Valor: R\$ 30,90 milhões

- Aeroporto Internacional de Manaus – Brigadeiro Eduardo Gomes

Obras: Reforma e ampliação do Terminal de Passageiros e da segunda pista.

Valor: R\$ 793,5 milhões

- Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre

Obras: construção de conector e quatro pontes de embarque.

Valor: R\$ 8,75 milhões



CÂMARA DOS DEPUTADOS

- Aeroporto Internacional de Fortaleza – Pinto Martins
Obras: reforma e ampliação do Terminal de Passageiros.
Valor: R\$ 525 milhões s internacionais.

Assim, dez das doze cidades eleitas para sede dos jogos da Copa têm projetos de ampliação e modernização de aeroportos previstos pela INFRAERO, que planeja investir R\$ 4,25 bilhões ao longo dos próximos 5 anos. Por outro lado, não há menção sobre outros investimentos para a ampliação ou construção de outros sítios aeroportuários para o mesmo período.

Cabe destacar que a única menção sobre toda a aviação geral, nos investimentos programados pela Infraero, refere-se aos R\$ 7 milhões que serão aplicados em Pampulha, Belo Horizonte, de forma compartilhada com outras necessidades.

É relevante salientar que o aeroporto de Goiânia não recebe qualquer investimento há anos. As últimas tentativas de reforma foram objeto de diversas impugnações pelo Tribunal de Contas da União. O aeroporto de Goiânia está operando com déficit acima de cinquenta por cento para atender aos clientes da aviação regular. O referido aeroporto, além de concentrar mais de vinte oficinas para a manutenção de aeronaves, é o segundo maior centro de reparo e manutenção do país, atendendo a demanda de todo o Centro-Norte.

Em situação mais grave está o Campo de Marte, em São Paulo, importante núcleo para a manutenção e operação da aviação geral, que vem sofrendo ameaças de ser fechado para dar lugar a uma estação de trem.

Diante de tal quadro, aparentemente, a intenção da INFRAERO seria a de esvaziar seus sítios aeroportuários para uso tão somente da aviação regular ou para outro fim ainda não definido.

Em suma, a INFRAERO vem denunciando todos os Termos de Concessões vencidos e vincendos, cientificando seus Concessionários sobre a impossibilidade de renovação das concessões, alegando a supremacia do interesse público, necessidade da observância do devido processo legal, entre outros. Entretanto, a supremacia do interesse público não pode desconsiderar os direitos e garantias fundamentais dos administrados.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

3. Conclusão

Há fortes indícios de que a INFRAERO tem infringido a ordem econômica em relação aos seus cessionários, especialmente aos que se ocupam da atividade de aviação geral, com especial destaque ao exercício abusivo de sua posição dominante (monopólio e controle dos principais sítios aeroportuários do país).

A Infraero tem obrigado as empresas cessionárias a encerrar suas atividades, sem qualquer causa comprovada. O ambiente de total insegurança jurídica afeta gravemente a continuidade dos negócios, a segurança dos vôos e a própria atividade de aviação como um todo, ao impossibilitar qualquer planejamento de investimentos futuros.

A gestão da Infraero, desprovida de critérios técnicos ou econômicos, frequentemente impõe condições absurdas para a renovação da concessão, exigindo preços excessivos, aplicando aumentos injustificados, havendo variação de mais de cem por cento sobre o valor da permissão em um único sítio aeroportuário.

É imprescindível esclarecer, tendo em vista a ausência de outras obras de infraestrutura relativas aos interesses da aviação geral, a destinação das taxas recolhidas pela INFRAERO, cujo fluxo de caixa, relativo ao período 2008/2009, estava positivo e no valor aproximado de R\$ 1,4 bilhões.

Ante o exposto, requer-se a aprovação da Proposta de Fiscalização e Controle para que seja fiscalizada a gestão dos contratos de concessões de áreas públicas em aeroportos brasileiros pela Infraero, durante o período de 2006 a 2010. Como está a alocação de espaços em aeroportos destinados ao segmento da aviação geral em comparação com os outros segmentos do transporte aéreo? Os preços impostos pela Infraero ao segmento de aviação não regular implicam em abuso de sua posição dominante? Há favorecimento da Infraero ao setor de aviação regular em detrimento do setor de aviação não regular? Que consequências poderão advir para o setor de transporte aéreo em decorrência da desarticulação do segmento de aviação geral? Qual a proposta ou planejamento da Infraero para o setor de aviação geral para os próximos anos? Quais critérios técnicos têm sido adotados pela Infraero para a cessão dos espaços



CÂMARA DOS DEPUTADOS

em aeroportos?

Sala das Sessões, 4 de maio de 2010.

Deputado Jovair Arantes

Líder do PTB