



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

Ata da Reunião nº 10 do Conselho Consultivo da ANAC

Data: 3 de maio de 2010

Horário: 10h

**Local: Sala de Reuniões do 3º andar do prédio da ANAC no Rio de Janeiro (RJ) -
Av. Presidente Vargas, 850**

Participantes:

- Cláudio Passos Simão - Diretor-Presidente Substituto da Agência Nacional de Aviação Civil - **ANAC** e Presidente Substituto do Conselho Consultivo;
- Lígia Maria Rocha e Benevides - Chefe da Assessoria Técnica da **ANAC** e Secretária-Executiva do Conselho Consultivo;
- Ricardo Nogueira - Associação Brasileira de Aviação Geral - **ABAG**;
- Edmar Bull - Associação Brasileira de Agências de Viagem - **ABAV**;
- José Eugenio de Carvalho Junior - Associação Brasileira das Entidades de Comissarias Aéreas - **ABECA**;
- Apostole Lazaro Chryssafidis - Associação Brasileira de Transporte Aéreo Regional - **ABETAR**;
- Walter Bartels - Associação das Indústrias Aeroespaciais do Brasil - **AIAB**;
- Brig. Ar Mauro Gandra - Associação Nacional de Concessionárias de Aeroportos Brasileiros - **ANCAB**;
- Carlos Alberto Tavares - Associação Nacional das Oficinas de Manutenção de Aeronaves - **ANMAER**;
- George William César de Araripe Sucupira - Associação Nacional de Pilotos e Proprietários de Aeronaves;

- Waldir Cardoso - Associação dos Usuários de Transportes Coletivos de Âmbito Nacional - **AUTCAN**;
- Flávio Oliva - Comissão de Aerodesporto Brasileira - **CAB**;
- Ten. Cel. Av. Eduardo Emerick - Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos - **CENIPA**;
- Ten. Cel. Av. Ricardo Ignácio de Macêdo - Comando da Aeronáutica - **COMAER**;
- Dadino de Oliveira Filho - Confederação Nacional dos Usuários de Transportes Coletivos Rodoviário, Ferroviário, Hidroviário e Aéreo - **CONUT**;
- Maj. Brig. Ar Rafael Rodrigues Filho - Departamento de Controle do Espaço Aéreo - **DECEA**;
- João Márcio Jordão - Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - **INFRAERO**;
- Francisco Luiz Xavier de Lemos - Sindicato Nacional dos Aeroportuários - **SINA**;
- Júlio Augusto Kämpf - Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola - **SINDAG**;
- Pedro Azambuja - Sindicato Nacional das Empresas de Administração Aeroportuária - **SINEAA**;
- Graziella Baggio - Sindicato Nacional dos Aeronautas - **SNA**;
- Marcelo Andrade Silva Schimdt - Sindicato Nacional dos Aeroviários - **SNAeroviários**;
- José Márcio Monsão Mollo - Sindicato Nacional das Empresas Aéreas - **SNEA**; e
- Fernando Alberto dos Santos - Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo - **SNETA**.

Pauta:

ANAC

(1) Abertura dos Trabalhos.

INFRAERO

(2) Planejamento e Investimentos em Infraestrutura Aeroportuária - 2010 a 2014.

SNEA

(3) Infraestrutura Aeroportuária no Brasil – Análise e Perspectivas.

SINEAA

(4) Infraestrutura periférica como suporte aos grandes aeroportos.

ANAC

(5) Assuntos gerais e encerramento.

(1) A reunião foi aberta às dez horas, com o Presidente Substituto do Conselho, Diretor Cláudio Passos Simão, transmitindo o pedido de desculpas da Presidente pela impossibilidade de seu comparecimento, em virtude de viagem ao exterior com vistas à realização de negociações bilaterais com a Índia. Saudou os presentes e comunicou aos Conselheiros que a ABAV formalizara proposta de criação de câmara técnica setorial acerca do quantitativo de assentos promocionais reservados a cada faixa tarifária. Tendo sido transmitido pelo Presidente, na oportunidade, que tal câmara estaria aberta à participação de todos, foram recebidas a adesão imediata do SINEATA e a manifestação de igual interesse por parte do representante da ABETAR.

(2) Dando início aos trabalhos, o Presidente passou a palavra ao representante da Infraero para dar início à sua apresentação acerca do tema “infraestrutura aeroportuária”, tema esse que, nos termos acordados na reunião anterior, seria o foco do encontro.

Apresentado pelo representante da Infraero, o Diretor de Engenharia da Empresa, Sr. Jaime Parreira, iniciou a exposição destacando que, sob a ótica da Infraero, a melhor maneira de se realizar os investimentos em infraestrutura identificados como necessários com base na análise empreendida em conjunto com o Ministério da Defesa e outros entes vinculados à aviação civil seria de forma descentralizada, razão pela qual o País fora dividido em 9 superintendências, tendo sido contratados, ao todo, cerca de 250 novos profissionais.

Sobre o propalado planejamento para a Copa do Mundo, registrou serem doze as cidades-sede e dezesseis os aeroportos envolvidos, comportando cerca de 83% do tráfego aéreo do País, acrescentando as projeções indicativas de um movimento extra entre dois a quatro milhões de passageiros nos meses de junho e julho de 2014.

Ressaltando demonstrarem os dados que o problema de planejamento não se encontrava circunscrito ao período da Copa do Mundo, mas vinculava-se a uma demanda já aquecida e que aumentaria ao longo dos anos, afirmou que seria desejável um crescimento de quarenta e um por cento em infraestrutura aeroportuária até 2014, o que corresponderia a algo em torno de R\$ 6,5 bilhões, dos quais sessenta e um por cento provenientes da Infraero e o restante representado por recursos da União. Desse total, R\$ 5,3 bilhões seriam investidos nos aeroportos das cidades-sede do evento.

Apresentou, em seguida, a situação atual de pista, pátio e terminal desses aeroportos, assinalando os gargalos existentes e os que poderiam surgir até 2014, enumerando, conforme explicitado a seguir, as ações a serem empreendidas em cada um deles e o período de realização das obras.

Aeroporto de Brasília – prevista a realização dos seguintes empreendimentos entre janeiro de 2012 e junho de 2015: ampliação ao sul do terminal de passageiros; ampliação do pátio; melhorias no sistema viário; construção de edificações complementares; implementação de 2 módulos operacionais; construção de pistas de *taxi* e adequação da pista de pouso e do viaduto. Na primeira fase, far-se-ia a reforma do terminal de passageiros existente, a ser concluída até setembro de 2011, e, até abril de 2013, a metade da ampliação ao sul do terminal, com dezenove novas pontes de embarque, havendo, ainda, a previsão da implantação de dois módulos operacionais. Com essa configuração, registrou entender a Infraero atendida a demanda até 2014. A partir daí (segunda fase, pós 2014), seriam executados os cinquenta por cento restantes da ampliação ao sul do terminal, com mais doze pontes de embarque. Sobre os módulos operacionais, aduziu o apresentador serem estruturas empregadas em vários aeroportos europeus, americanos e da África do Sul, capazes de agregar capacidade ao terminal.

Aeroporto de Curitiba – serão feitas as seguintes melhorias, com conclusão entre março de 2011 e abril de 2014: adequação do sistema viário; ampliação de pátio, pista e terminal de carga e construção da terceira pista.

Aeroporto de Fortaleza – num primeiro momento, os seguintes empreendimentos, com previsão de término em junho de 2013: reforma do terminal de passageiros existente, conclusão de trinta e cinco por cento das obras de ampliação desse terminal, e construção de edifício-garagem para duas mil vagas. Na segunda fase, com início programado para depois de 2014 e previsão de término em junho de 2015, seria concluída a ampliação do terminal e expandido o edifício-garagem, que dobraria sua capacidade.

Aeroporto de Manaus – atualmente dispondo de um único nível em que feito todo o processamento, seriam criados outros dois níveis, além da adequação do sistema viário, com previsão de término entre junho de 2013 e junho de 2015.

Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, em Natal – a Infraero, por meio de convênio com o Exército, já vinha construindo as pistas de pouso e decolagem e as pistas de *taxi* do aeroporto.

Aeroporto de Porto Alegre – na primeira fase, seria realizada a ampliação do terminal de passageiros e do pátio de aeronaves, com previsão de conclusão para junho de 2013, e, na segunda, implementadas a reforma do terminal existente e a complementação do pátio.

Aeroportos de Cuiabá, Vitória, Goiânia e Guarulhos – em face de um passado complicado, mostrou-se necessária a realização de perícia técnica para identificação do que havia sido feito e as condições das obras paralisadas há dois ou três anos.

Aeroporto do Galeão – reformas do lado “1” do terminal, com previsão de conclusão em setembro de 2012, do lado “2” em abril de 2011 e de pátio e pistas em maio de 2011.

Aeroporto de Guarulhos – fase “1” (previsão de término em novembro de 2013): implantação de dois módulos operacionais, um dos quais estaria pronto até o final do ano, e realização de quarenta por cento das obras de ampliação do terminal e toda a parte de pátio; fase “2” (pós 2014): conclusão da ampliação do terminal de passageiros. As obras paralisadas, envolvendo a recuperação da pista, a construção do pátio satélite e de pista de *taxi* de saída rápida seriam reiniciadas com o apoio do Exército, com previsão para conclusão entre junho de 2011 e janeiro de 2012.

Aeroporto de Viracopos – fase “1” (previsão de término em novembro de 2013): reforma do terminal de passageiros existente, instalação de dois novos módulos

operacionais e construção de vinte e cinco por cento do novo terminal, com mais seis pontes de embarque; reforço e alargamento da pista de *taxi* existente, ampliação do pátio do terminal de carga aérea, construção de novo pátio para a aviação geral e reforma e recapeamento da pista principal; fase “2” (pós 2014): conclusão do novo terminal, com mais vinte novas pontes de embarque, e construção do pátio de aeronaves.

A seguir, o expositor passou à abordagem de investimentos programados para outros aeroportos importantes, embora situados em localidades não envolvidas com a realização da Copa do Mundo.

Aeroporto de Goiânia – retomada das obras, compreendendo a construção de novo terminal de passageiros, de pátio para estacionamento de aeronaves, de pistas de *taxi* e de estacionamento de veículos e adequações do sistema viário interno e da infraestrutura de utilidades.

Aeroporto de Vitória – construção de novos terminais de passageiros e de carga aérea, torre de controle, central de utilidades, edifício do Corpo de Bombeiros e sistema de pistas, com previsão de conclusão entre março de 2012 e setembro de 2013.

Aeroporto de Foz do Iguaçu – ampliação do terminal de passageiros existente, com previsão de término em março de 2013.

Ilhéus – construção de novo aeroporto, com previsão de conclusão em setembro de 2013.

Após fazer menção a obras a serem realizadas nos aeroportos de Joinville, Macapá, Santarém e Teresina e aos investimentos a serem realizados após 2014 nos aeroportos de Brasília, Fortaleza, Manaus, Porto Alegre, Guarulhos e Viracopos, o expositor passou à abordagem das soluções para a área de São Paulo. Iniciando com a apresentação do planejamento da evolução da capacidade de processamento de passageiros nos aeroportos de Guarulhos, Campinas, Congonhas e São José dos Campos, afirmou que, em 2014, realizadas as obras citadas, implantados os módulos operacionais e procedidas a modernização e a adequação dos terminais existentes, haveria uma demanda de 48,1 milhões de passageiros para uma capacidade instalada para 64,1 milhões.

Especificamente com relação às obras do terminal “3” do Aeroporto de Guarulhos, mencionou que a Infraero antecipara em doze meses o cronograma, com a contratação

da obra com base no projeto básico, descrevendo o impacto, em termos de número de posições no pátio, das melhorias a serem ali implementadas.

Exibindo fotografias dos sítios aeroportuários de alguns dos aeroportos em que programada a realização de investimentos e do módulo operacional implantado em Florianópolis, o expositor finalizou sua apresentação agradecendo a oportunidade e colocando-se à disposição para perguntas.

(3) Retomando a palavra, o Presidente agradeceu a exposição feita pela Infraero e sugeriu fosse dada sequência à reunião com a apresentação do SNEA, sendo todas elas discutidas ao final.

Nesse momento, o representante do SNEA informou que o Comandante Ronaldo Jenkins, Diretor Técnico daquele Sindicato, faria a apresentação. Iniciando sua exposição, intitulada “A INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA NO BRASIL - Análise e Perspectivas (Janeiro/2010)”, o Sr. Jenkins saudou os presentes e mencionou que essa teria como base, além de apresentação feita pela Infraero no Congresso Nacional em novembro de 2009, estudo de demanda projetada realizado pela COPPE/UFRJ, registrando, a propósito, sua satisfação com a constatação da evolução do planejamento da Infraero desde aquela ocasião.

Iniciou sua exposição propriamente dita apresentando gráfico representativo da estimativa de evolução da movimentação de passageiros nos aeroportos brasileiros, notadamente aqueles que seriam mais demandados por ocasião da Copa do Mundo, acrescentando dados sobre os investimentos realizados.

Referindo-se ao Aeroporto de Guarulhos, o maior aeroporto brasileiro (movimentação anual de 21,4 milhões de passageiros), já no limite de sua capacidade, e enfocando a evolução dos quantitativos de passageiros e de voos, cotejou os anos de 2009 e 2010 com as estimativas para 2014. Comparando-o com o Aeroporto de Gatwick (Londres - movimentação anual de 35 milhões de passageiros), por compreenderem os respectivos sítios aeroportuários áreas bastante semelhantes, mencionou a realização de operações simultâneas nas duas pistas de Gatwick – o que não ocorria em seu congênere paulista –, bem como a existência de áreas correspondentes a pátios e terminais naquele muito maior do que as de mesma destinação no aeroporto brasileiro, implicando suporte a um número bem mais expressivo de voos. Destacou, todavia, que, uma vez concluído o terminal “3” de Guarulhos, o novo pátio já viabilizaria um aumento de 40% na

capacidade do Aeroporto. Ainda sobre esse, o expositor asseverou ser necessário prepará-lo para absorver cinquenta por cento do movimento de Congonhas – igualmente operando no limite de sua capacidade –, ampliando-se seu pátio em mais 29 novas posições para a aviação regular, doze para a cargueira, oito para a aviação geral e sete para helicópteros, com o aumento de posições remotas para o estacionamento de aeronaves, o prolongamento das pistas de *taxi* e as saídas rápidas. Revelou preocupação com o cronograma para a realização das referidas obras, que, a seu ver – tamanha a sua importância –, já deveriam estar concluídas.

Apresentou, conforme a seguir, observações referentes a outros aeroportos brasileiros de porte, nesses incluindo aqueles que atenderiam diretamente ao evento futebolístico de 2014.

- Aeroporto de Brasília: registrou que os números projetados para o crescimento da demanda até 2014 seriam atendidos com o planejamento apresentado pela Infraero. Como ações capazes de aumentar a capacidade do aeroporto, citou as construções de uma nova *taxiway* e de duas saídas rápidas em cada pista e a ampliação do pátio de estacionamento. Ao ensejo, ressaltou a precariedade do transporte público para acesso dos usuários e trabalhadores ao Aeroporto.

- Aeroporto do Galeão: assinalou não apresentar esse maiores problemas, sendo necessário, apenas, concluir-se a revitalização e modernização dos terminais “1” e “2”.

- Aeroporto Santos Dumont: em não havendo como se cogitar de aumento de capacidade ou de demanda, realçou a necessidade de complementação das pistas de *taxi* e de obras para a recuperação de parte do pátio.

- Aeroporto de Confins: possuindo terminal para cinco milhões de pessoas, e tendo movimentado, em 2009, 5,6 milhões, afirmou que os módulos operacionais suprirão a demanda até 2014, quando a reforma do terminal ficaria pronta. Acrescentou que, nessa reforma, seriam necessárias a ampliação das áreas de *check-in* e a disponibilização de lotes para oficina e área para terminal de carga, entre outras medidas.

- Aeroporto de Porto Alegre: afirmando que, para a extensão da pista, seria necessário remover pessoas e realizar desapropriações, consignou que, também nesse caso, a implantação de módulos operacionais absorveria o aumento da demanda até 2014, quando as obras realizadas ficariam prontas.

- Aeroporto de Curitiba: problemas sérios de carência de estacionamento para veículos e de condições de pernoite de aeronaves.
- Aeroporto de Salvador: quando concluídas as obras, estima-se já estar operando no novo limite projetado para o terminal.
- Aeroporto de Recife: recomendou o alargamento da pista de saída rápida e a complementação do terminal de passageiros.
- Aeroporto de Fortaleza: indicou a necessidade de ampliação do terminal de passageiros.
- Aeroporto de Parnamirim, em Natal: reputou-o como bastante acanhado, incapaz de suportar a demanda existente. Referiu-se, ainda, à situação precária do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, também em Natal, para o qual inexistente previsão de construção de terminal de passageiros.
- Aeroporto de Manaus: referiu-se à existência de sério problema no processamento de cargas, recentemente veiculada na mídia.
- Aeroporto de Cuiabá: enfocou a necessidade de modernização e ampliação do estacionamento e de disponibilização de lotes para construção de terminal de carga.

Encerrando sua apresentação e agradecendo a oportunidade, colocou-se à disposição dos membros da Mesa para eventuais esclarecimentos.

(4) A seguir, o Presidente convidou o representante do SINEAA para realizar a sua apresentação, o qual registrou que seu objetivo seria, apenas, trazer alguns conceitos e idéias para o debate. Ressaltou, inicialmente, que, além da aviação comercial, outros segmentos de grande importância – inclusive estratégica – para o País, como a aviação de asa rotativa do *off-shore*, têm hoje uma grande dificuldade de infraestrutura, que precisaria igualmente ser observada.

Principiando a apresentação propriamente dita, salientou que o crescente aumento da demanda vinha gerando a superutilização dos aeroportos brasileiros centrais, ocasionando problemas para os administradores aeroportuários e operadores de aviação. Apresentou sua proposta no sentido de que a infraestrutura periférica aos grandes aeroportos, principalmente nos grandes centros, fosse mais bem aproveitada. Assentou que os aeroportos pequenos e médios deveriam ser utilizados para operações de aviação

executiva, geral, táxi aéreo, *off-shore*, regional, regular e, até, internacional levando-se em conta a vocação de cada um.

Asseverando que o desenvolvimento do segmento de infraestrutura aeroportuária poderia ser alavancado com uma maior participação do capital privado ou por meio de parcerias regionais com municípios, estados ou regiões produtivas, citou como exemplo o Aeroporto de Cabo Frio, que iniciara, naquela data, as operações *off-shore*, bem como o Aeroporto de Maringá-PR. Aduziu que esse novo setor encontrava dificuldades em razão da necessidade de revisão do marco regulatório – o qual classificou como retrógrado, ultrapassado e de forte controle militar apesar do avanço experimentado com a criação da ANAC – e do gargalo representado pelo fato de as tarifas não remunerarem o capital investido.

Prosseguindo, referiu-se ao projeto do Aeroporto de São Tomé, a ser construído pela Petrobras ao longo da bacia petrolífera, e ao de um aeroporto metropolitano no Guarujá, no sítio da Base Aérea, para o qual prevista a utilização compartilhada de civis e militares.

Discorrendo sobre o Aeroporto de Maricá, salientou que esse, classificado como de categoria “2B”, poderia vir a ser uma alternativa para amenizar a questão da superutilização dos aeroportos centrais cariocas. Mencionou ser o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj) um projeto grande, para o qual Maricá seria uma opção, fazendo, a propósito, referência a um projeto de *overcraft* que poderia ligar a marina ao Aeroporto Santos Dumont. Segundo o expositor, a proposta seria adaptar aquele aeródromo aos requisitos do RBAC 154, adequando-o ao código de referência “2C”. Aludindo à previsão de que o correspondente projeto executivo deveria ser concluído até o final daquele mês para, então, ser apresentado à Secretaria de Aviação Civil, mencionou a ampliação da cabeceira da pista de pouso e decolagem e elencou outras medidas necessárias à intentada adequação no que se refere aos sistemas de pistas, movimentação de passageiros, segurança e operações, como, entre outras, a construção de terminal de passageiros de 1500m², área comercial, estacionamento, área de hangares e pátio de helicópteros.

(5) Com o encerramento do ciclo de apresentações, o Presidente franqueou a palavra aos demais presentes, para suas considerações, oportunidade inaugurada pelo representante da AUTCAN, que solicitou à ANAC e à Infraero atuar junto às autoridades responsáveis pela segurança dos aeroportos, tendo em vista a ocorrência contumaz e

disseminada de “zangões” dentro dos mesmos para granjear passageiros e direcioná-los para carros particulares, táxis e vans ilegais, com riscos para esses, e mencionando, igualmente, a existência de menores portando caixas de engraxate nas dependências do Aeroporto do Galeão, ali habitualmente cometendo roubos.

O representante da CAB, por seu turno, ressaltou que a ausência de sincronismo entre a ANAC, o DECEA, a Infraero e a Polícia Federal ocasionava dificuldades para usuários, operadores e companhias aéreas, afirmando ser necessária uma melhor coordenação entre esses órgãos e entidades visando a um melhor delineamento das respectivas responsabilidades. Indagou o representante da Infraero sobre uma eventual programação de implantação de novo aeroporto no eixo Rio-São Paulo para atender a demanda, e, por fim, com relação à otimização dos aeroportos, sobre a existência de algum projeto relativo ao trecho Sorocaba-Jundiaí-Santos indo além da integração desses aeroportos ao Plano Aeroviário.

Em resposta, o representante da Infraero asseverou que, na qualidade de administradora de um aeroporto, ficava aquela Empresa como responsável pelo “condomínio”, todavia sem qualquer ascendência sobre a Polícia Federal, a Receita Federal, a ANVISA e os demais órgãos ali instalados. Registrou que um trabalho de coordenação vinha sendo realizado pelo Ministério da Defesa, já havendo, inclusive, um projeto de portaria a respeito, encaminhado pela Infraero àquele Ministério. Sobre a questão seguinte, assinalou que a construção de aeroportos e sua integração eram aspectos que diziam respeito à Secretaria de Aviação Civil (SAC), incumbindo à Infraero tão-somente administrá-los.

O Presidente, em aparte, esclareceu preocupar-se a ANAC com a necessidade de coordenação. Nesse sentido, mencionou a existência de gestões da Agência junto ao Ministério da Defesa no sentido de definir qual deveria ser o foco de cada um dos órgãos ou entidades citados. Nesse meio tempo, vinha mantendo entendimentos para que o serviço fosse adequadamente prestado, o que já resultara em algumas iniciativas por parte da Infraero. Reportando-se aos demais questionamentos, o Presidente ressaltou caber à ANAC regular – e não planejar – a infraestrutura aeroportuária, administrando as consequências advindas das ineficiências dessa, como é o caso das situações em que, tendo que garantir um funcionamento seguro, a Agência restringe a movimentação de um aeroporto.

Em seguida, o representante da APPA mencionou a existência de estudo prevendo um aumento de, aproximadamente, 120% no volume do tráfego aéreo mundial até 2020, aduzindo que o País necessitaria ser reestruturado para absorver a demanda crescente. Afirmou que a aviação geral estava sendo banida dos aeroportos de forma agressiva e brutal, e, nesse particular, indagou a Infraero sobre se haveria alguma previsão para o Campo de Marte, para Jacarepaguá e para os aeroportos administrados pelo Estado de São Paulo. Asseverando que os aeroclubes não tinham mais onde treinar e que não havia hangar nem pátio disponíveis, acrescentou que os projetos de expansão deveriam conter previsões para a aviação geral, tida como a base da aviação civil e cuja frota concentrava mais do que trinta vezes o número de aviões vinculados à aviação comercial.

O representante da Infraero reconheceu os problemas mencionados. Afirmou haver alguns projetos para a aviação geral – de que constituía exemplo a já referida duplicação do pátio de Guarulhos –, destacando não terem sido eles apresentados na Reunião posto que voltado o foco dessa para os grandes aeroportos. Acrescentou que, não tendo os grandes aeroportos condições de abrigar áreas de instrução, a questão haveria que ser estudada pela SAC. Concordaram, então, os representantes da APPA e da Infraero com que, para a solução dos problemas enfrentados pela aviação geral, seria necessária uma mobilização daquela Secretaria no sentido do planejamento e da disponibilização de recursos para investimentos direcionados ao setor.

Com a palavra, o representante da ABETAR parabenizou a Infraero e o SNEA pelas apresentações e indagou se os estudos de demanda realizados acaso teriam considerado diferentes cenários – mais otimista e mais pessimista –, citando como exemplo o impacto representado pelo início das operações da Azul em Campinas.

O representante do SNEA respondeu que foram considerados três cenários, e que a apresentação levou em conta a média entre eles. Prosseguiu aduzindo que, tendo em vista que o crescimento que já se percebia no decorrer de 2010 vinha superando a expectativa de crescimento utilizada – da ordem de treze por cento –, poder-se-ia considerar como conservador o cenário no qual o SNEA se baseara.

Novamente com a palavra, o representante da ABETAR questionou de quem seria a responsabilidade pelo planejamento dos investimentos em infraestrutura. Assentou que o crescimento exponencial observado poderia não ser uma “bolha”, demandando-se um planejamento condizente com tal possibilidade. Respondendo ao representante da

ABETAR, o expositor da Infraero ressaltou serem tais investimentos de longo prazo, citando o caso do Aeroporto de Confins – no início, e por muito tempo, subutilizado, mas que no momento já se mostrava próximo do limite de sua capacidade. Prosseguindo, registrou que, periodicamente, a SAC era informada sobre o planejamento da infraestrutura aeroportuária.

O representante da ABETAR, então, reivindicou uma cadeira no Conselho da Infraero para o SNEA, na qualidade de maior consumidor dos serviços por ela prestados. Em seguida, perguntou ao representante do SINEAA se os investimentos no aeroporto de Cabo Frio teriam origem pública ou privada, quando foi esclarecido terem sido empregados recursos do PROFAA na primeira fase e, depois, recursos privados. Acrescentou o representante do SINEAA parecer-lhe que a SAC necessitaria ser mais bem estruturada para desincumbir-se de suas atribuições a contento.

De posse da palavra, o representante do SINA, aludindo ao aquecimento da demanda no setor aéreo, registrou ser um privilégio estar-se discutindo “ampliação”, lembrando que a categoria dos rodoviários estava discutindo “promoção”. Referindo-se, no entanto, à existência de 32.000 trabalhadores no setor, mencionou que, desse modo, também eles deveriam integrar o Conselho da Infraero. Aproveitou a oportunidade para reivindicar que, na ampliação da infraestrutura, também fossem consideradas melhorias para esses trabalhadores, incluindo facilidades para estacionamento, reforma e ampliação das instalações sanitárias dos pátios e redução do custo de alimentação nos aeroportos. Ressaltou que melhores capacitação e treinamento dos trabalhadores têm relação direta com a solução dos problemas de infraestrutura na medida em que, com os mesmos recursos, seria possível obter maior operacionalidade nos aeroportos, apontando exemplos de ganho em produtividade advindos de uma melhor utilização de infraestrutura já existente. Citou o aspecto de muitos boxes de *check-in* vagos e o longo tempo de espera nas lojas dos aeroportos como indicativos de que os funcionários não estariam sendo treinados em quantidade e qualidade adequados. Ainda com a palavra, o representante do SINA, referindo-se à atuação dos fiscais de pátio, solicitou que a ANAC desenvolvesse mecanismos para coibir algumas práticas inadequadas, como a simulação de manutenção de aeronave em solo para obtenção de posição favorável no pátio. Por fim, deixou manifestado seu interesse de saber o que estaria a Infraero pensando a respeito da infraestrutura para o trabalhador dos aeroportos, indagando, de outro lado, ao representante do SNEA se ele concordava com a existência de espaço

para uma melhoria em operacionalidade por meio de um incremento na qualidade do treinamento oferecido aos trabalhadores e na utilização da infraestrutura já existente.

Em resposta, o representante da Infraero ressaltou que a questão dos estacionamentos seria objeto de uma ação da Infraero dirigida a todos os aeroportos. Com relação à infraestrutura sanitária, consignou ter o problema outros contornos, afirmando ser necessária uma articulação com o SINA, uma vez que, a despeito de obras realizadas para melhoria das instalações sanitárias, estavam sendo frequentes o roubo e a destruição gratuita de estruturas sanitárias dos pátios dos aeroportos. Reconheceu, ainda, haver, de fato, uma carência de infraestrutura nos horários de pico, mas destacou também haver margem para que as empresas aéreas trabalhassem melhor nos referidos horários, aproveitando de forma mais eficiente os recursos à sua disposição. Ressaltou, por fim, que, nos aeroportos sob sua administração, a Empresa buscou propiciar melhorias em determinadas operações, mas as empresas aéreas não acompanharam os esforços empreendidos – alguns mesmo para atender a pedidos delas próprias originados –, deixando, assim, a desejar relativamente à colaboração para a melhoria dos serviços, sobretudo por falta de funcionários em quantidade suficiente.

Respondendo à questão posta para o SNEA, o Sr. Jenkins lembrou estar sendo criado, no âmbito daquela Entidade, um comitê de infraestrutura. Asseverou que seria de todo oportuno fossem informados local, hora e demais detalhes relativos às ocorrências prejudiciais ao bom aproveitamento da infraestrutura, de modo a tornar possível a adoção de providências a respeito junto às empresas, anunciando, por outro lado, que o Sindicato diligenciaria junto às empresas aéreas para solucionar eventuais deficiências, notadamente com relação ao treinamento de funcionários.

Com a palavra, o representante do SNAeroviários enfatizou que a ANAC e o Ministério da Defesa deveriam pensar e agir mais em termos estratégicos. Realçou que deveria haver mais responsabilidade para que fosse cumprida a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) e propugnou por uma SAC mais engajada e mais bem estruturada. Citou também a necessidade de uma maior integração de cada aeroporto com as diversas regiões da cidade em que localizado. Comentando a apresentação do SNEA, salientou que Gatwick não atendia bem aos usuários e aos aeroviários, e que a privatização não era o meio de solucionar os problemas da aviação civil. Manifestou-se favorável ao estabelecimento de um tempo máximo de atendimento nos aeroportos e queixou-se do tratamento dispensado pelas empresas internacionais aos seus usuários e trabalhadores.

Solicitou que a ANAC atendesse aos mandamentos legais no sentido de exigir licença e certificado de habilitação técnica não apenas do despachante operacional de voo (DOV), do trabalhador de manutenção e do aeronauta, mas de todos os aeroviários. Em continuação, mencionou dispor a Infraero de condições de resolver os problemas de infraestrutura ora enfrentados. Referindo-se à apresentação do SINEAA, o representante do SNAeroviários reforçou sua posição contrária às privatizações, sobretudo dos aeroportos estratégicos, elencando como de relevo nesse particular os aeroportos fluminenses de Campos e Macaé.

Dando prosseguimento aos pronunciamentos, a representante do SNA queixou-se do fato de não ter sido realizado no âmbito do Conselho um debate a respeito do novo Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), cujo projeto viria a ser apreciado no Congresso Nacional no final do mês em curso. Para a representante, o mais importante para solucionar os problemas concernentes à aviação civil seria, não um pensamento mais estratégico, mas, sim, um maior planejamento, que deveria, a seu ver, ser necessariamente precedido de intensas discussões.

Pedindo a palavra, o representante da APPA reforçou as colocações de sua predecessora, conclamando por que o Conselho Consultivo fosse mais efetivo na realização de suas atribuições. Por outro lado, salientou que a ANAC estaria politicamente fragilizada naquele momento, em decorrência do fim dos mandatos de três de seus diretores, os quais ainda não haviam sido sucedidos em suas funções.

Com a palavra, o Presidente asseverou que a ANAC estava trabalhando intensamente pela melhoria da aviação civil, em defesa dos interesses nacionais, realçando que, como ente da Administração Indireta, sua atuação pautava-se pela estrita observância das atribuições a ela legalmente cometidas. Ainda assim, mesmo que sendo-lhe defeso imiscuir-se em questões políticas, a ANAC mantinha-se atenta a tudo o que vinha sendo discutido no âmbito do Congresso envolvendo a aviação como um todo.

A seguir, o representante da AIAB aduziu ser a SAC a secretaria executiva do Conselho de Aviação Civil (CONAC) – a cuja ausência de reuniões igualmente aludiu –, reforçando a função estritamente reguladora e fiscalizadora da ANAC, na qual não incluídos o planejamento nem a distribuição de recursos financeiros.

O Presidente, então, reforçando que a Agência busca o melhor para o País, apoiando e construindo o possível, passou então a palavra ao representante do SNEA, que solicitou

ao representante da Infraero discorrer, com um maior grau de detalhamento, sobre os citados módulos operacionais.

Atendendo à solicitação do SNEA, o representante da Infraero mencionou serem os módulos operacionais estruturas pré-fabricadas – montagens – que, somadas às estruturas já existentes, viabilizavam várias alternativas, como, por exemplo, agregar maior espaço a uma sala de embarque ou operar com esteiras. Completou a informação esclarecendo que tais módulos, a princípio, eram de fabricação nacional, mas que, considerando o montante expressivo a ser neles investido nos próximos dois anos – custo unitário oscilando entre 4,5 e 28 milhões de reais –, provavelmente grandes empresas internacionais teriam interesse em participar das correspondentes licitações.

Finalizado o debate a respeito das apresentações, o Presidente passou a palavra ao representante da ABETAR, que enfocou as limitações de tempo de voo e requisitos de pouso especificamente com relação às empresas de transporte aéreo regional. Mencionou que havia as disposições da Lei nº 7.183/84, mas que essas não estavam sendo aplicadas pelo fato de não se dispor de uma portaria definindo os voos das empresas que operam regionalmente, o que gerava um custo muito grande para elas. Devido ao adiantado da hora, dispôs-se a encaminhar a matéria à Superintendência de Segurança Operacional (SSO) da Agência, para discussão. Aproveitou o ensejo para, referindo-se a comentário anterior sobre a desejada participação da comunidade da aviação civil na elaboração do novo CBA, ressaltar a importância do Conselho Consultivo, manifestando-se no sentido de que a ANAC, em vez de se fechar em si própria e diante de sua condição de parte de um sistema, ouvisse mais as entidades, bem como mantivesse diálogo com os demais entes da Federação em prol do desenvolvimento da aviação civil brasileira.

O Presidente, em resposta, asseverando que o CBA não regulava a ANAC, registrou que sua reformulação envolvia a sociedade brasileira como um todo, e que todos do Conselho deveriam nela estar envolvidos. Deixou caracterizado, uma vez mais, tratar-se de uma questão alheia à competência da ANAC, Autarquia inserida em um outro contexto legislativo. Mencionou que a Agência vinha adotando práticas historicamente não comuns, de que são exemplo as consultas públicas habituais e o debate com as entidades com representação no Conselho, cujo devido reconhecimento não vinha ocorrendo. Não obstante, reconheceu que a Autarquia ainda teria bastante a aprender e

a evoluir, garantindo que isso continuaria a ser feito, sempre respeitando os mandamentos da Lei de sua criação.

Retomando a palavra, o representante da ABETAR manifestou-se no sentido de que seu comentário, de forma alguma, tirava o brilho da gestão que a ANAC vinha realizando.

O Presidente, então, concedeu a palavra ao representante do SNAeroviários, o qual ressaltou ser necessário um maior diálogo entre os trabalhadores e a ANAC. Afirmado que problemas vinham ocorrendo, embora não devidamente reportados à Agência, destacou que os trabalhadores poderiam atuar como fiscais da legislação, mas que isso não acontecia devido à ausência de diálogo.

Em seguida, o representante do SINEAA perguntou se a ANAC participara dos debates sobre o novo CBA, os quais qualificou de incipientes, despreparados e confusos e que, a seu ver, não deveriam, em hipótese alguma, prescindir da participação da comunidade da aviação civil. Como resposta, recebeu do Presidente a afirmação de que a Agência, recentemente, não tomara parte em qualquer discussão a respeito.

Passou-se, então, à discussão a respeito da melhor data para a próxima reunião, a qual ficou agendada para o dia 29 de julho, às 10 horas. Perguntado se seria possível convidar ou convocar um representante da Secretaria de Aviação Civil (SAC) ou do CONAC para participar da próxima reunião, o Presidente respondeu que a Agência poderia diligenciar nesse sentido, mas, não, exigir tais presenças, diante da ausência de ascendência hierárquica sobre aqueles Órgãos.

O representante da ANMAER, pedindo a palavra, dirigiu solicitação ao Presidente para que o prazo final da consulta pública da proposta de RBAC 145 fosse estendido em quinze dias. O Presidente, então, sugeriu que o pleito fosse devidamente oficializado e fundamentado, assinalando que seria ele analisado com a devida atenção.

Prosseguindo, o Presidente registrou muito se falar a respeito de um tratamento pouco prestigiado que a ANAC vinha conferindo à aviação geral, mas que, nesse ano, a Agência estava dedicando especial atenção à consolidação de um marco regulatório para o setor, importando em melhorias relativamente à regulamentação anterior – fragmentada e desconectada com a legislação como um todo –, o qual, então em estudo, seria oportunamente objeto de discussão com a comunidade.

Por fim, ninguém mais inscrito para fazer uso da palavra, o Presidente ratificou que a próxima reunião fora preliminarmente agendada para o dia 29 de julho de 2010, nos mesmos hora e local.

Agradecendo a participação dos presentes, o Presidente encerrou a sessão às treze horas e cinquenta minutos.

Ata lavrada pela Secretária-Executiva do Conselho Consultivo, Lígia Maria Rocha e Benevides.