



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
SECRETARIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
38ª REUNIÃO DA COMISSÃO NACIONAL DE AUTORIDADES AEROPORTUÁRIAS
(CONAERO)
2024

Local: Ministério de Portos e Aeroportos, Esplanada dos Ministérios, Bloco R, 6º andar, Sala de Reunião Interativa e/ou videoconferência pelo Microsoft Teams.

Data: 02 de outubro de 2024

Horário: 10h

Membros participantes:

Ministério de Portos e Aeroportos - MPOR

Tomé Barros Monteiro da Franca – Presencial

Fábio Lavor Teixeira – Presencial

Júlia Lopes da Silva Nascimento – Presencial

Luiza de Amorim Motta Deusdará - Presencial

Rafael Pereira Scherre – Presencial

Daniel Ramos Longo - Presencial

Karla Andrea Rodrigues dos Santos – Presencial

Raquel Nascimento Rocha - Presencial

Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC

Edvaldo Rodrigues de Oliveira - Presencial

Giovano Palma – Presencial

Luiz Fernando de Abreu Pimenta – Presencial

Renan Essucy Gomes Brandão – Videoconferência

Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA

Cristiano Gregis - Videoconferência

Wanda Fornaciari Augusto – Videoconferência

Casa Civil da Presidência da República

Rubem Oliveira de Paula - Presencial

Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA

Ten. Cel. Alessandro (SDOP) – Videoconferência

Ten. Cel. João Carlos (SDAD) – Videoconferência

Ministério da Agricultura e Pecuária – MAPA

Cleverson Freitas – Videoconferência

Ministério da Justiça e Segurança Pública - MJSP

Jean Keiji Uema – Presencial

Luana Medeiros – Presencial

Victor Semple - Presencial

Polícia Federal – PF

Marinho da Silva Rezende Junior – Presencial

Rodrigo Borges Correia - Videoconferência

Receita Federal do Brasil – RFB

Antonio Braga Sobrinho – Videoconferência

Edison Introvini – Videoconferência

Rosangela Moreira Rodrigues – Videoconferência

Convidados:

AENA BRASIL

Fernando Santiago Yus Saenz de Cenzano – Videoconferência

Aeroportos do Brasil – ABR

Tiago Bonvini - Presencial

Associação Brasileira das Empresas Aéreas – ABEAR

Nilo Sérgio Machado de Azevedo - Presencial

Raul de Souza – Videoconferência

Renato Rabelo - Presencial

**Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo –
ABESATA**

Ricardo Aparecido Miguel – Videoconferência

Associação Brasileira de Aviação Geral - ABAG

Flávio Pires - Presencial

Associação Internacional de Transportes Aéreo – IATA

Marcelo Pedroso – Presencial

Associação Latino-Americana e do Caribe de Transportes Aéreos – ALTA

Paulo Costa – Videoconferência

Azul Linhas Aéreas

Felipe Dias Lopes – Videoconferência
Fernando Daniel Di Mattia – Videoconferência
Gustavo de Medeiros – Videoconferência
Julia Sena Santos – Videoconferência
Leonardo Aparecido Cavalcanti Silva – Videoconferência
Lorena Cristiane da Silva – Videoconferência
Samir Wadih Ferreira – Videoconferência

BH Airport

Robson Pereira de Freitas – Videoconferência

CCR Airports

Ana Rovai – Presencial
Jaison Rafael Mello – Videoconferência
Maria Veigas - Presencial
Rodrigo Abdala - Presencial

Centro de Operações do Rio de Janeiro - COR

Paulo Queiroz Trinta – Videoconferência

Conselho Internacional de Aeroportos América Latina e Caribe - ACI-LAC

Ausente - Felipe Reis

Empresa Brasileira da Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO

Paulo Eduardo Cavalcante – Presencial

Fraport-Brasil - Concessionária do Aeroporto de Porto Alegre e Fortaleza

André Luiz das Neves Matos– Videoconferência
Edgar Nogueira– Videoconferência
Leonardo Goncalves Carnielle– Videoconferência
Marcela Ciccotti Hernandez – Presencial– Videoconferência
Tiago Marcelino Martins– Videoconferência

GRU Airport

Alexandre Cesar Avila Freire - Videoconferência
Georges Chaoubah – Videoconferência
Gisele Crusca – Videoconferência
Julia Goyannes Dill Orrico - Videoconferência
Marcelo Carvalho Cabral de Vasconcellos - Videoconferência
Tadeu Pereira das Neves - Videoconferência

Inframérica

Josmário de Brito Alves – Presencial
Juan Djedjeian – Presencial

Jetex Brasil

Rafaella Carolina - Videoconferência

Junta dos Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil – JURCAIB

Robson Bertolossi - Videoconferência

LATAM Airlines Brasil

Derick Barboza - Videoconferência

Tatiane Novaes Viana – Videoconferência

Ministério das Relações Exteriores - MRE

Pedro Mendonça Cavalcante – Videoconferência

Ministério de Minas e Energia – MME

Igor Souza Ribeiro – Videoconferência

Ministério do Meio Ambiente – MMA

Matheus Marques Andreozzi – Videoconferência

Norte da Amazônia Airports – NOA

Rodrigo Garcia de Barros Lima – Videoconferência

PAX Aeroportos

Gabriela Baião Pereira – Videoconferência

RIO-GALEÃO

Ana Luiza Brunoro de Oliveira – Videoconferência

Carolina Lugao Sanches Belo – Videoconferência

Dimas Dellamagna Salvia – Videoconferência

Eduardo Duffles Donato Moreira – Videoconferência

Secretaria Especial da COP30 - SECOP

Nilza Aparecida de Oliveira – Videoconferência

Rafael Tavares dos Santos Almeida – Videoconferência

Socicam

Agenor Gonçalo da Silva – Videoconferência

Vinci Airports - Concessionárias do Aeroporto de Salvador e Aeroportos da Amazônia

Thierry Besse – Videoconferência

Viracopos

Pedro Viriato Parigot de Souza Filho - Videoconferência

Wesley Ramos Correa - Videoconferência

**Zurich-Airport Brasil – Administradora dos Aeroportos de Florianópolis, Macaé,
Natal e Vitória**

Camila Fagundes Porto – Videoconferência

Davi Vinicius de Toledo Piza – Videoconferência

Ricardo Bresolin – Videoconferência

PAUTA

1. ABERTURA

2. INFORMES

- 2.1. Aeroporto Salgado Filho:
- 2.2. Pesquisa de Satisfação de Passageiros.
- 2.3. Auditoria USAP / ICAO
- 2.4. Lei do Combustível do Futuro
- 2.5. Alterações na Lei do FNAC

3. DISCUSSÕES

- 3.1. Inadmitidos:
- 3.2. Implementação do Horário de Verão.
- 3.3. Planejamento do setor para a COP30
- 3.4. Reuniões G20 – Cúpula Rio de Janeiro
- 3.5. Regulamentação da Lei 12.725/2012 (Controle de fauna)
- 3.6. Embarque por Biometria

4. DEMAIS ASSUNTOS DE INTERESSE

4.1. DECEA

- Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA) e Plano de Zona de Proteção de Auxílio à Navegação Aérea (PZPANA)
- Cruzex 2024
- Sistemas de Contenção de Drones (C-UAS)

4.2 ANVISA

- Regulamento Sanitário Internacional
- Certificado de Vacinação ou Profilaxia (CIVP)

4.3 IATA

- Visto para americanos, canadenses e australianos, a partir de abril de 2025

5. ENCERRAMENTO

1. ABERTURA

A reunião foi iniciada pelo Sr. Tomé Barros Monteiro Franca, Secretário Nacional de Aviação Civil do Ministério de Portos e Aeroportos e Secretário-Executivo da CONAERO, reforçando o compromisso de manter a regularidade desse espaço de discussão, de nivelamento das informações, para que possam construir as políticas públicas para o setor de forma colaborativa e coletiva. Agradeceu a presença de todos.

2. INFORMES

2.1 Aeroporto Salgado Filho

A Sra. Júlia Nascimento, informou sobre a retomada das operações no aeroporto Salgado Filho, ocorrerá no dia 21 de outubro de 2024, com a retomada de 70% dos voos domésticos, e, em 16 de dezembro de 2024, está prevista a retomada integral dos voos domésticos e o início da retomada dos voos internacionais.

Destacou ser um salto importante para a população do Rio Grande do Sul, parabenizou o esforço de todos e comentou que no dia 18 de outubro haverá um evento com a participação do Presidente da República para celebrar a reabertura.

Com a palavra, o Sr. Leonardo Goncalves Carnielle, da concessionária Fraport, esclareceu alguns aspectos para essa retomada no dia 21/10:

- Horário de funcionamento do aeroporto estará reduzido, das 8 às 22h;
- 1.730m de pista de pouso e decolagem concluída, com uma pista de táxi disponível, seis posições de pátio, capacidade menor do que a anterior;
- Torre de controle está totalmente operacional desde o dia 08/10.
- O check-in doméstico será feito no local do check-in internacional;
- Ainda estão em recuperações de sistemas de TI, rede lógica e despacho de bagagens;
- A parte elétrica, parte de ar-condicionado e sinal de Wi-Fi poderão sofrer interferências.
- As lojas e restaurantes estarão todas abertas;
- Escada rolante, elevadores e esteiras de restituição estarão operacionais;
- Algumas dificuldades com sinal de celular e sem garantias de funcionando na sua plenitude para o dia 21/10.

Já para dezembro, o Sr. Leonardo informou 3.200 m de pista concluída e retomada dos voos internacionais. Encerrou agradecendo a participação de todos, fundamental para que pudesse cumprir o cronograma pré-estabelecido.

O Sr. Rubem de Paula, da Casa Civil, consultou a respeito da capacidade da pista de pouso e decolagem do aeroporto Salgado Filho para receber o avião do Presidente da República, no dia 18 de outubro. O Sr. Leonardo afirmou que ela já está apta para receber. O Sr. Giovano Palma, da ANAC, informou que está com equipes em Porto Alegre avaliando tanto a parte de recuperação da pista como também da infraestrutura necessária para retomar as operações. Ainda se encontra em execução parte das obras, mas a expectativa é que o trabalho seja finalizado até a próxima semana e possa proceder com a homologação.

O Sr. Raul Souza, da ABEAR, esclareceu que as empresas aéreas estiveram presencialmente em Porto Alegre, fizeram as inspeções devidas, conversaram bastante

com o time da Fraport e estão tranquilas para o início do dia 18. Também agradeceu o empenho de todos.

2.2 Pesquisa de Satisfação de Passageiros:

A Sra. Luiza Deusdará, Diretora de Investimentos da SAC/MPOR, abordou a visão geral da evolução da pesquisa de satisfação de passageiros, a pesquisa nacional, onde houve uma melhoria na satisfação geral média do passageiro, de 2023 para 2024.

Apresentou a série histórica também, demonstrando 10 anos de evolução, saindo da nota 3,86 para 4,43, na escala de 1 a 5, o que evidencia o retorno aos níveis pré-pandemia, quando se teve a maior nota, que foi 4,48. Afirmou que ainda há muito trabalho a fazer para poder conseguir números ainda maiores e retomar esse crescimento do setor.

2.3 Auditoria USAP / ICAO:

O Sr. Giovano Palma, da ANAC, apresentou o resultado da auditoria da ICAO, afirmando que houve alguns achados importantes que contribuem para a melhoria da segurança e da eficiência. Alguns desses achados irão necessitar de uma revisão regulatória, uma revisão de normativa e até uma nova normativa. E outros são mudanças de processos e de compatibilidade das ações de fiscalização.

Esclareceu que a nota deve sair nos próximos 30 dias, mas que na avaliação da Agência, houve um aumento em dois indicadores: o indicador de conformidade e o indicador de sustentabilidade. Comprometeu-se em compartilhar a nota quando houver o comunicado oficial.

Agradeceu o empenho de todos e comentou sobre os processos de preparação e execução da auditoria.

2.4 Lei do Combustível do Futuro:

O Sr. Rafael Scherre, Diretor de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias da SAC/MPOR, comentou se tratar de um marco muito importante e que participou, recentemente e juntamente com o MME – Ministério de Minas e Energia, de um evento sobre a Lei do Combustível do Futuro. Esclareceu que o regulamento cria programas nacionais de diesel verde, de combustível sustentável para aviação e de biometano, além de aumentar a mistura de etanol e de biodiesel à gasolina e ao diesel, respectivamente.

O Sr. Daniel Longo, do SAC/MPOR, falou do desafio de disponibilizar o produto ao longo do processo e que, para resolver isso, irá tentar aprovar diferentes mecanismos de incentivo.

O Sr. Marcelo Pedroso, da IATA, complementou que a aprovação da lei foi resultado de um trabalho de pouco mais de quatro anos, o qual teve início com o Comitê Combustível do Futuro, criado no âmbito do Conselho Nacional de Política Energética. Comentou, ainda, a perspectiva que se abre para o efetivo estímulo à produção de combustíveis sustentáveis e que o setor aéreo é aquele com maior dificuldade de transição energética, visto não ter tecnologias para transição para hidrogênio ou para energia elétrica, e que a aviação depende de uma tecnologia *drop-in*, como é o SAF (*Sustainable Aviation Fuel*). Para a IATA, o SAF representa 65% do volume total da transição energética, sendo crucial esse projeto que apresentou um bom resultado ao final. Destacou

ainda que o Brasil é o primeiro país da América Latina a ter um marco regulatório consistente para produção de SAFs.

Após o exposto, o Sr. Renato Rabelo, da ABEAR, expôs sua dúvida quanto à segunda etapa do projeto, relativa à regulamentação.

O Sr. Daniel Longo, da SAC/MPOR, esclareceu que três normas novas estão em edição:

- Decreto presidencial, que está sendo coordenado pelo MME;
- Resolução da Agência Nacional de Petróleo (ANP), que vai disciplinar quais são os combustíveis elegíveis para serem utilizados para fim de abatimento e compensação das emissões de CO₂ e o impacto ambiental de cada um dos diferentes tipos de combustíveis que podem ser caracterizados como SAF; e
- Resolução no âmbito infralegal da ANAC, acerca da mensuração das emissões e da utilização.

Já em relação a fóruns de discussão, esclareceu ser um problema a multiplicidade de instâncias de discussão e de fóruns de debate dentro do governo e abordou as iniciativas existentes:

- Conexão SAF: iniciativa coordenada pela ANAC que tem grande participação do setor privado. Sob o prisma da SAC/MPOR, esse é o principal fórum para discussão de novos mecanismos de incentivo à produção e utilização do SAF no Brasil. Neste grupo, pretende-se discutir medidas de incentivo e testar a viabilidade delas dentro do processo que está sendo criado no CNPE;
- Grupo de trabalho criado no Conselho Nacional de Política Energética (CNPE): envolve o setor privado, mas conta com a participação crescente e significativa dos órgãos de governo; e
- Formar um grupo de trabalho no MPOR para discutir políticas para o SAF, mas que trabalhe em sinergia com as iniciativas que já existem.

Finalizou esclarecendo que esse é o desenho institucional que a política está tomando e que é indispensável que o setor privado, as empresas aéreas e o setor de energia atuem em conjunto.

2.5 Alterações na Lei do FNAC

A Diretora de Planejamento e Orçamento da SAC/MPOR, Sra. Júlia Nascimento, falou que há pouco menos de um mês foi publicada a lei que alterou a Lei Geral do Turismo com uma alteração significativa na Lei de Criação do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), que passou a permitir financiamento do setor aéreo e que o próximo passo será trabalhar a governança para a operacionalização das invações legais.

Esclareceu que atualmente o FNAC é utilizado como um fundo contábil, basicamente, e que seus recursos são utilizados para construção das políticas públicas do MPOR, principalmente na execução de obras em aeroportos regionais. A ideia dessa alteração legislativa foi permitir que utilizasse o fundo como natureza financeira, a exemplo do que já se tem no Fundo da Marinha Mercante (FMM), que é um fundo conhecido no MPOR para concessão de auxílio financeiro reembolsável mediante empréstimo. Em termos gerais, é a possibilidade do FNAC servir como fundo para concessão de empréstimo às empresas aéreas, no caso as empresas regulares e domésticas.

No momento, ainda que embrionário mas em ritmo acelerado, informou que está se trabalhando na definição da legislação infralegal, que é a governança desses empréstimos no âmbito do MPOR, permanecendo a SAC/MPOR como gestora do FNAC. Pela lei, tem-se o BNDES como agente financeiro para concessão dessas linhas de financiamento, sendo que ele poderá habilitar bancos públicos e privados para também oferecer essas linhas de financiamento.

A Diretora comentou que está em andamento a criação de um comitê gestor, via Decreto, o qual será composto por três órgãos, Ministério de Portos e Aeroportos, Ministério da Fazenda e Casa Civil, e irá propor ao Conselho Monetário Nacional (CMN) as taxas e condições para o financiamento.

Transmitiu que a SAC/MPOR já solicitou um pedido de crédito especial no valor de R\$ 6 bilhões, com o objetivo de que sejam repartidos entre as empresas nesse financiamento, e que a expectativa é que essa parte da governança esteja pronta até o final do ano.

Comentou que a Lei Geral do Turismo também criou a possibilidade do FNAC servir para fomentar a produção de SAF no Brasil, que isso ainda vai precisar de regulamentação, mas é algo que pode ser trabalhado em consonância com o abordado pelo Sr. Daniel Longo, desses incentivos a serem trazidos para a produção de SAF.

Complementou que o fomento para a produção de SAF está fora do artigo de financiamento, então precisará de uma regulamentação específica.

3. DISCUSSÕES

3.1 Inadmitidos

O Secretário Nacional de Justiça e Presidente do Conselho Nacional de Imigração, Sr. Jean Keiji Uema, teceu sobre a nova medida, implementada em conjunto com a Polícia Federal, em relação à política nacional de imigração e de refúgio, a qual culminou na interrupção da rota de contrabando de imigrantes identificada pela Polícia Federal.

Do ponto de vista do Poder Judiciário, esclareceu os bons resultados obtidos, visto que as ações judiciais, *habeas corpus* e mandados de segurança não têm tido sucesso em primeira instância, evidenciando a consistência jurídica da medida tomada. Quanto ao ponto de vista dos meios de comunicação, comentou que foi necessário um trabalho intenso de esclarecimento, mas que também foi bem sucedido.

Informou o atual foco para adequação das salas de inadmitidos para padrões que atendam requisitos mínimos e satisfatórios, destacando reuniões com a SAC/MPOR e com a ANAC.

Citou que ainda há passivo das pessoas que entraram no Brasil antes da nova medida, onde foi garantida a aplicação do entendimento anterior, ou seja, todas aquelas pessoas foram consideradas como solicitantes de refúgio. E, a partir do dia 26 de agosto, ainda num fluxo intenso nos primeiros dias, essas pessoas foram inadmitidas e precisam seguir viagem. Então, reforçou a necessidade do apoio das companhias aéreas.

Com a palavra, o Sr. Marinho Júnior, Coordenador-Geral da Polícia de Migração da Polícia Federal, apresentou que apenas 1,41% daquele pessoal ficava no Brasil, os demais iam embora, fazendo uso de intermediários, seguindo por via terrestre para outros países, configurando rota de contrabando de imigrantes, principalmente nepaleses, vietnamitas, bangalês, paquistaneses, indianos. Caso algo desse errado, eles voltavam ao

Brasil com base no pedido de refúgio feito, para baratear o preço do coioote e tentar nova ida.

Desse pessoal, mais de 2 mil foram detidos no deserto mexicano, conforme dados da *Custom Border Protection*, que é a agência americana que trata do assunto. Reiterou que o refúgio é nobre e deve ser utilizado para as pessoas que realmente precisam.

Comentou a estatística do Charles de Gaulle, em Paris, onde o prazo médio é de 48 horas para uma pessoa ficar na sala de inadmitidos e depois seguir para um centro de detenção. Complementou pedindo às companhias aéreas que tentem acelerar os processos dos que já estão formalmente inadmitidos.

A Sra. Tatiana Viana, da LATAM, esclareceu que o Brasil não tem uma empresa especializada em escolta de passageiros a bordo e precisa atender uma determinação e delimitação do Anexo 9 da ICAO, que determina que são dois inadmitidos por voo. Esclareceu que a empresa está sempre encaminhando dois inadmitidos, com uma escolta de quatro profissionais, sendo que essa escolta vem de Madri. Então traz essas quatro pessoas de Madri, elas chegam de manhã em Guarulhos, fazem a escolta de dois no voo para Joanesburgo e voltam depois de Guarulhos para Madri. Quando há negativa de retorno, a escolta é necessária, e o processo torna-se mais lento. A empresa continua a empreender esforços para retorno desses inadmitidos. Ademais, reiterou a tentativa do apoio das embaixadas e dos consulados dos países para diálogo com os inadmitidos.

O Sr. Paulo Costa, Diretor Legal e Regulatório da ALTA, pediu a palavra para afirmar que o caso presente mais emblemático tem sido da Latam, mas que no passado outras empresas aéreas sofreram os mesmos problemas em rotas diferentes daquelas operadas pela Latam. Entende que as soluções adotadas ainda são paliativas e não vão ao fundo da questão, que é o Estado brasileiro requisitar outras documentações.

O representante da IATA reforçou o exposto pelo Sr. Paulo Costa, quanto à possibilidade de um problema surgir mais adiante com outra característica, pois observa a dificuldade da gestão dos passageiros quando chegam no aeroporto, que o ideal é que haja mecanismos para que a empresa aérea tenha amparo legal para fazer a retenção do passageiro no seu país de origem para que ele sequer embarque. Partilhou a ideia de uma solução estruturada que dê, a médio e longo prazo, uma condição mais eficiente e segura para dar instrumentos tanto para a polícia, para o Ministério da Justiça e Segurança Pública, como para as empresas para que possam agir. Colocou-se à disposição para dialogar com as autoridades e tentar buscar uma solução em conjunto.

O Sr. Marinho ressaltou que a solução definitiva para esse caso seria a instituição de um visto de trânsito, oportunidade em que o Secretário Jean Uema aproveitou o apontamento para questionar se o visto de trânsito, do ponto de vista econômico e da atividade do setor, seria positivo ou negativo. Como resposta, o Sr. Marcelo Pedrosa esclareceu que entende que não há risco, desde que seja a partir de uma análise de risco migratório efetivo. Caso o visto de trânsito seja adotado de maneira indiscriminada, a qualquer passageiro de qualquer país, tenderia a um impacto significativo. Para atender ao problema neste momento, sugeriu a edição de uma portaria para obrigar visto de visita, mesmo que em trânsito, às nacionalidades que hoje representam o maior volume de utilização indevida do instrumento do refúgio, por entender que não geraria impactos tão significativos.

A proposta foi corroborada pelo Sr. Robson Bertolossi, da JURCAIB, que entende que a exigência de um visto de trânsito específico para essas nacionalidades resolverá a

questão definitivamente, ao tempo que reafirmou a ausência de respaldo legal para uma empresa aérea proibir o embarque de um passageiro a documentação atende as exigências.

O Sr. Tiago Bonvini, da ABR questionou se existe estudo para a criação de centros específicos para os inadmitidos, visto que o aeroporto é um local que deveria ser transitório e tal responsabilidade não deveria ser dos aeroportos. Exemplificou os centros utilizados nos Estados unidos, onde há uma posição do Estado em relação ao problema e onde os inadmitidos são tratados de maneira mais adequada. Comentou que existem vários projetos de lei criados no Congresso, para minimizar esse problema que está nos aeroportos.

O Secretário da SAC/MPOR ratificou que não é função do aeroporto fazer esse tipo de abrigo, mas que o aeroporto precisa ter um espaço transitório. Entende a necessidade de conhecer o tamanho do problema para dimensionar a estrutura mínima necessária que garanta a dignidade daquelas pessoas que, de fato, precisam ter aquele serviço. Destacou que foram colocadas algumas sugestões durante a reunião, que podem ser aprofundadas em outro fórum.

O Sr. Jean Keiji Uema expressou sua concordância sobre o visto de trânsito ser exigido para algumas nacionalidades, mas que, pelo governo, não houve avanço na área jurídica, por entenderem que não há normativo que fundamente tal ação. Solicitou ajuda com algum parecer ou normativo que afirme tal possibilidade, pois colaboraria na retomada da discussão.

Afirmou que está atuando para melhorar o próprio processo da concessão da admissão do refugiado, com o propósito do menor tempo possível dentro do aeroporto. Por último, informou sua demanda pela real situação, pois pelo que tem acompanhado a Polícia Federal, chegam 5 a 7 pessoas por dia a partir da nova medida. Então, pediu a colaboração da LATAM e de outras companhias aéreas para que forneçam as informações para que seja possível ter esse dimensionamento efetivo e real.

3.2 Implementação do Horário de Verão.

O Secretário da SAC/MPOR falou que essa é uma preocupação já exposta, especialmente para as companhias aéreas que precisam dessa definição para organizarem a sua malha aérea e gostaria de saber se tem alguma orientação sobre a implantação ou não do horário de verão esse ano, passando a palavra para a participação do Ministério de Minas e Energias – MME, representado pelo Sr. Igor Souza Ribeiro.

O Sr. Igor informou que foi realizada uma reunião recentemente sobre o tema, com a IATA, ABEAR, ALTA, ANAC e com empresas aéreas na Secretaria Nacional de Energia Elétrica do MME. Citou sobre o recente estudo do Operador Nacional do Sistema Elétrico indicando que a retomada do horário de verão voltou a trazer benefício para o setor elétrico, mas que ainda está em avaliação no âmbito do Governo Federal. Que hoje o setor elétrico está enfrentando o pior período hidrológico de todo o histórico de 86 anos, o que vem impondo alguns desafios para enfrentamento dos períodos de ponta noturno, que é quando o horário de verão teria alguma influência positiva. Nos cenários mais pessimistas haveria necessidade, além de utilizar todo o recurso existente no Brasil, de

importação de energia elétrica da Argentina e do Uruguai e, ainda assim, há indicativos de uso do que se chama de reserva operativa do sistema.

Informou que o Ministro de Minas e Energia, Sr. Alexandre Silveira, junto com a Presidência da República estão sopesando os contratempos que podem ocasionar, inclusive ao setor de aviação, para que haja uma tomada de decisão, no mais tardar, na semana seguinte. Do ponto de vista técnico, todos os elementos estão desenhados, o que está faltando é a validação política e uma decisão para a implementação para este ano, visto que para 2025 existe o compromisso do MME, em se retomando o horário de verão, atuar da forma previsível e combinada com o setor da aviação, conforme tratado na reunião supramencionada.

A IATA registrou a compreensão em relação à crise vivenciada e que não há óbice quanto a implementação do horário de verão, mas que o setor aéreo precisa de previsibilidade, pois a temporada de verão no Brasil já está planejada e comercializada.

Acrescentou que se a medida for adotada em novembro, poderá gerar transtornos aos passageiros, aeroportos e empresas aéreas, além de possíveis questões judiciais com as empresas. Portanto, há uma série de consequências que vão advir dessa medida pelo prazo que ela está sendo adotada.

Registrou que a ausência de previsibilidade para o setor que, especialmente quando aliada a outras questões, pode culminar na dificuldade de trazer novos investidores e players para o mercado, pois estes identificam a dificuldade de operacionalizar uma companhia aérea no Brasil. Finalizou, reiterando o pleito de que o governo considere 180 dias de antecedência para a adoção dessa medida, recebendo, em seguida, a concordância do exposto pelo Secretário Tomé Franca.

O Sr. Igor Ribeiro complementou que essa necessidade de previsibilidade já está internalizada no MME, visto que o horário de verão é uma política que afeta diversos setores econômicos, destacando que os setores de comércio e de energia elétrica são favoráveis à medida e, o setor de aviação necessita apenas de previsibilidade. Findou sua fala reforçando que a implementação do horário de verão, neste ano, só irá ocorrer se for absolutamente necessária.

3.3 Planejamento do setor para a COP30

O Secretário da SAC/MPOR falou da visita realizada pela ANAC, SECOP e SAC/MPOR a Belém, objetivando ver as condições do aeroporto para recepcionar o evento e estabelecer estratégia conjunta, no sentido de mitigar qualquer prejuízo no serviço a ser oferecido. Informou que o aeroporto já iniciou a execução de algumas requalificações no terminal, do lado ar e lado terra e que está em estudo se haverá antecipação de alguma fase de obra, pois precisa de análise mais depurada do cronograma de investimento.

Com a palavra, o Sr. Rafael Scherre reforçou o exposto pelo Secretário e falou da participação ativa da SECOP, que é uma secretaria extraordinária específica para tratar da COP30.

O Tenente Coronel Alessandro, do Subdepartamento de Operações do Decea, informou que o órgão está se preparando para aumentar a capacidade do espaço aéreo, na Terminal de Belém no período da COP30, com redesenho de rotas, abertura de novas posições de controle, dentre outras, com previsão de entrega até julho de 2025. Solicitou que as evoluções em relação às datas, ou informações relevantes do evento, sejam repassadas ao Decea, para que seja inserido no planejamento.

Já o Sr. Raul Souza, da ABEAR, levantou alguns pontos importantes de preocupação da indústria: contingências no aeroporto de Belém; capacidade do aeroporto de Belém e demais aeroportos que irão receber as aeronaves comerciais; e a rede hoteleira para atender os possíveis passageiros, em caso de cancelamento de voos. Pediu que, quando o governo achar adequado, inclua a indústria para discussão sobre esses pontos, pois são questões operacionais importantes para poderem apoiar o evento. Complementou, destacando a necessidade de previsibilidade para poder antecipar os fatos e não ter problemas na operação.

O Sr. Tomé Franca esclareceu que existem dois grupos de trabalho em andamento, um sobre estacionamento, coordenado pela ANAC, e outro sobre contingências, coordenado SAC/MPOR. Está em análise a questão dos pernoites das aeronaves em aeroportos que têm uma distância de até 3 horas de Belém.

Em seguida passou a palavra para a Sra. Nilza, Diretora da SECOP, a qual reafirmou as discussões existentes com ANAC, SAC/MPOR.

O Sr. Edvaldo Rodrigues de Oliveira, da ANAC, informou que estará em Belém, no período de 21 a 25 de outubro, juntamente com a SAC/MPOR e todo o pessoal envolvido necessário para fazer a tratativa dessa aeronave, por parte do aeroporto, da base, do *handling* e do abastecimento de combustível também, fazendo simulação de trânsito das aeronaves. Esclareceu que já dispõe da lista das 88 aeronaves que foram utilizadas pelas comitivas na COP28 e já está recebendo as confirmações do Ministério das Relações Exteriores - MRE.

O Sr. Giovano Palma, Superintendente de Infraestrutura aeroportuária da ANAC, complementou com a expectativa de receber entre 100 e 120 aeronaves e que os aeroportos, num raio de 2 a 3 horas, foram avaliados em termos de posições de estacionamento e a capacidade. Mas que isso vai além do lado ar, pois envolve os fluxos do lado terra. Destacou que conta com a expertise de projetos passados, a exemplo da Copa do Mundo e Olimpíadas, reforçando a questão da previsibilidade e da importância do apoio do MRE. Citou que poderá precisar de reforço dos órgãos de fronteira para atendimento aos dignitários e que o fluxo de chegada é mais diluído, mas que a saída poderá ser um gargalo pós-evento, o que também demandará questões de tráfego aéreo.

Outro representante da ABEAR, o Consultor Especial Nilo Sérgio, aproveitou a presença do Decea para comentar sobre a importância da definição das áreas restritas do espaço aéreo, para que as rotas possam ser traçadas e se que evite problemas futuros.

O Sr. Ricardo Miguel, da ABESATA, comentou que a empresa de *handling* Dnata está colaborando com o planejamento da COP30, compartilhando a experiência que obteve na COP28, em Dubai.

A Coordenadora-Geral de Gestão da Aviação Civil da SAC/MPOR, Sra. Karla dos Santos, esclareceu que já foram iniciados os trabalhos das contingências para aeronaves e passageiros e que, em relação ao fluxo do lado terra, está em tratativa com a Polícia Federal e com a Receita Federal.

O Secretário Executivo do MPOR, Sr. Fábio Lavor Teixeira, comentou que o Ministério tem atuado, não só na questão aeroportuária, mas na questão portuária também. Citou as ações para requalificar o Porto de Belém para permitir que atraque navio de cruzeiro, com o objetivo de suplementar a rede hoteleira, para atendimento ao evento.

3.4 Reuniões G20 – Cúpula Rio de Janeiro

O Sr. Raul Souza, da ABEAR, externou a preocupação com relação à proximidade do evento, que acontecerá entre os dias 17 e 21 de novembro, visto que ainda não há definição se as empresas aéreas poderão operar no Aeroporto Santos Dumont. Registrou o impacto estimado de quase 700 voos e 45.000 passageiros no período e que já houve a publicação da AIC N 28/24 em relação ao espaço aéreo, mas que a Prefeitura do Rio de Janeiro ainda não se pronunciou em relação à mobilidade urbana nos arredores do aeroporto.

O representante do Decea esclareceu que essa definição também é uma preocupação daquele Departamento e que a autoridade competente deverá definir sobre a operação de Santos Dumont, tendo em vista que a área vermelha é, exatamente, com o Santos Dumont no foco e que tem uma operação bem restrita.

O Sr. Tomé Franca informou que também está aguardando e que assim que receber a definição, comunicará a todos. A Sra. Luiza esclareceu que adotou todas as ações possíveis, para tentar conseguir essa posição, inclusive o acionamento formal da Casa Civil, mas que a dificuldade está sendo conseguir essa clareza a respeito do acesso ao aeroporto.

O Sr. Raul Souza retornou com a palavra para complementar que a AIC N 28/24 prevê que as autorizações de pouso e decolagem no Santos Dumont ficarão a cargo do COMAE - Comando de Operações Aeroespaciais, e que, mediante um contato informal, percebeu que não há uma posição de interditar o espaço aéreo para a aviação comercial brasileira. No entanto, é importante saber com relação à mobilidade urbana, pois não adiantará ter voo se os passageiros não tiverem acesso ao aeroporto.

3.5 Regulamentação da Lei 12.725/2012 (Controle de fauna)

Foi comentado pela Sra. Karla dos Santos que há um estudo relevante para o setor sobre o tema, que é um estudo genômico das espécies envolvidas em colisões não significativas. É um instrumento que vem apresentando bons resultados, como a base de mitigação do risco de fauna, disponível na plataforma HÓRUS, além de eventos de capacitação.

Adicionou que está em edição um Decreto Interministerial entre o Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR), Ministério da Defesa (MD) e Ministério do Meio Ambiente (MMA), para regulamentar a Lei Federal nº 12.725, de 16 de outubro de 2012, que dispõe sobre o controle de fauna nas imediações dos aeródromos. Destacou que esse trabalho

está em andamento há cerca de 13 anos, tendo sido iniciado pelo CENIPA com a participação da Infraero, do MPOR, da ANAC e do MMA. O Ministro Silvio Costa Filho já assinou a exposição de motivos e a minuta de decreto. Assim, conclamou a todos que envidem esforços para a finalização desse decreto.

O Sr. Giovano Palma reforçou a importância desse decreto para a segurança das operações, bem como o apoio dos demais ministérios para sua finalização. Destacou que se tivesse o decreto, teria uma força maior perante os municípios, no que se refere ao uso do solo no entorno dos aeroportos.

O Gerente de Projeto da Casa Civil, Sr. Rubem Oliveira de Paula, comprometeu-se em levar o assunto para discussão na Presidência, de forma a buscar uma articulação maior, envolvendo todos os ministérios que são pertinentes ao assunto. Adicionou que o assunto pode ser levado ao Ministério das Cidades, o qual está elaborando um plano nacional de ordenamento territorial, ou seja, pode ser algo que entre no plano e tenha essa grande importância, inclusive, que é uma demanda por parte dos prefeitos.

Recebeu o status, do Secretário da SAC/MPOR, de que o Ministério da Defesa já efetuou as contribuições e que precisa da interlocução com o Ministério do Meio Ambiente -MMA. Na oportunidade, o Sr. Mateus Andreozzi, representante do MMA, esclareceu que o processo está em análise e será cobrado internamente.

4. Embarque por Biometria

O Sr. Paulo Eduardo Cavalcante, Superintendente de Gestão da Operação da Infraero, comentou que o projeto foi um grande salto de maturidade com relação à facilitação e segurança, onde foi possível o embarque de um passageiro por biometria facial, sem apresentação de documento, sendo mais de 400 mil passageiros atendidos durante o projeto no Aeroporto Santos Dumont.

Falou dos desafios do projeto e que o momento requer uma solução para manutenção, visto que chegou ao final o acordo de cooperação técnica com o SERPRO. Com a demanda de repasse de recursos, foi necessário suspender a iniciativa até que se tenha uma forma sustentável de execução.

A Sra. Luiza Deusdará pontuou que está no momento de encontrar o modelo de negócio que garanta a solução sustentável do embarque biométrico, no âmbito da operação dos aeroportos e das empresas. Ademais, comentou que a Secretária Mariana Pescatori esteve recentemente com a SITA, Empresa de Tecnologia da Informação, e que há interesse em estudar essa questão do embarque biométrico com a visão do MPOR.

O Sr. Marinho informou que há um contrato da Polícia Federal com a SITA sobre API e PNR, que pode tentar uma solução integrada, não só para as empresas, mas também para questões de facilitação de controle migratório. Citou a base de dados do passaporte, via SISBRAIP que é utilizada pela Vigiagro e Anvisa também, e o projeto piloto na Inframérica sobre o reconhecimento facial, que gostaria de marcar uma agenda específica disso. Julga ser viável uma integração e com menor custo e acha que se ampliasse essa verificação de segurança, controle migratório e facilitação de embarque, seria uma solução inovadora e que atenderia vários setores a um custo muito baixo.

A Coordenadora-Geral Karla dos Santos comentou que já é utilizado o SISBRAIP e que a ideia é, justamente, expandir com a base de dados do passaporte, a qual inclui crianças e idosos. Comentou que já iniciou conversa com a Secretaria Executiva, onde foi levada a preocupação do modelo econômico para a sustentabilidade do projeto e que o MPOR pretende estabelecer uma política pública para utilização da biometria por passageiros do transporte aéreo.

O Secretário Exeutivo Fábio Teixeira ratificou a importância do projeto, deixando claro que o tema permanece prioritário.

5. DEMAS ASSUNTOS DE INTERESSE

5.1 DECEA

- **Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA) e Plano de Zona de Proteção de Auxílio à Navegação Aérea (PZPANA)**

O Tenente Coronel Alessandro informou que o levantamento topográfico dos aeródromos devem ser atualizados junto ao Comando de Aeronáutica, conforme critérios estabelecidos junto a SAC/MPOR, e previsto na ICA 11-3. O aviso é porque, por vez, tem observado informações desatualizadas e/ou divergentes.

- **CRUZEX 2024**

O representante do Decea informou que a CRUZEX 2024 será realizada entre 3 e 15 de novembro na Base Aérea de Natal e que foi publicada a AIC N26/24, em 26 de setembro, para divulgar aos usuários da FIR Recife e todos os setores da Terminal Natal, os procedimentos a serem utilizados durante o período da operação. Comentou que os impactos na aviação geral serão mitigados e coordenados pelo CGNA, que inclusive já fez reunião com os coordenadores e as empresas aéreas que operam na região.

- **Sistemas de Contenção de Drones (C-UAS)**

Sobre o tema, o Tenente Coronel Alessandro comentou que o Decea observa crescimento contínuo das solicitações para o voo de drones no Brasil, estimando que serão recebidas mais de 400 mil solicitações em 2024, e que a ANAC já contabiliza mais de 140 mil drones registrados no Sistema Nacional de Aeronaves Não Tripuladas, sendo cada vez mais comum a presença de drones em região aeroportuária, com potencial risco à segurança das aeronaves.

Para mitigar o problema, apresentou a necessidade de analisar a viabilidade do uso de bloqueadores de sinais em aeroportos, observando-se o Regulamento sobre Bloqueador de Sinais de Radiocomunicação aprovado pela ANATEL, em 2023, onde foram estabelecidas condicionantes técnicas e processuais. Contudo, visto que a solução de contenção de drones necessita de aquisição, instalação, manutenção e operador, as autoridades aeronáuticas e aeroportuárias necessitam estabelecer em conjunto a matriz de responsabilidade de cada agente envolvido, como agências provedoras de segurança nacional, a ANSP, administradora aeroportuária e órgãos de segurança aeroportuária, possibilitando o emprego do

equipamento nos aeródromos de interesse. Além disso, é fundamental assegurar que o uso de bloqueadores de sinais de radiofrequência nas proximidades de sítios aeroportuários, principalmente grandes aeroportos, não comprometam as operações aéreas locais devido à interferência no sinal do GPS.

5.2 ANVISA

- **Regulamento Sanitário Internacional**

Pautada na última reunião do Conaero, que haveria avaliação externa voluntária do Brasil para as capacidades básicas do Regulamento Sanitário Internacional, o Sr. Cristiano Gregis, da ANVISA, esclareceu que houve a visita em Guarulhos, a qual contou com a participação da OACI, e que foi muito bem avaliada pelos experts da Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS). O relatório completo deve ser entregue ainda em outubro, mas uma das indicações é que o Brasil reduza o número de aeroportos que são designados junto à Organização Mundial de Saúde e, para atender a demanda, há a necessidade de discutir o assunto com as demais autoridades.

- **Certificado de Vacinação ou Profilaxia (CIVP)**

Diante das diversas demandas de viajantes, que chegam para embarcar para destinos que exigem o certificado de vacinação contra a febre amarela e as empresas aéreas estão orientando para a emissão um novo certificado, a Anvisa emitiu uma circular para as empresas aéreas esclarecendo que os modelos antigos continuam vigentes, desde que a vacinação e as informações estejam corretas, e que a própria Organização Mundial de Saúde (OMS) orienta os países que não precisam fazer novo certificado a cada viagem ou atualizar para eventuais novos impressos.

O Sr. Robson, da JURCAIB, compartilhou que o comunicado da Anvisa já foi passado para as associadas.

5.3 IATA

- **Visto para americanos, canadenses e australianos, a partir de abril de 2025**

O Sr. Marcello Pedroso comentou que a IATA segue a posição contrária à retomada do visto americano por uma série de motivos, a exemplo do impacto que pode gerar no turismo e no transporte aéreo.

Citou que a questão do visto para tripulantes segue indefinida, falou do histórico dessa medida e de que não é do conhecimento da IATA o resultado das discussões do grupo de trabalho composto pelos secretários executivos dos ministérios e um representante da Embratur acerca do procedimento em relação a tripulantes.

Explanou que, por um lado, está vigente um decreto que estabelece que não é exigido do tripulante a serviço, a apresentação de visto de visita e, por outro lado, há uma sinalização clara do Itamaraty de que seria exigido o visto de tripulantes.

Na ausência de uma definição sobre esse ponto e, na proximidade da retomada da exigência pelo último decreto, sinalizado em abril de 2025, endereçou à Conaero o pleito para tratativas junto ao Itamaraty e junto às autoridades competentes, para que possa ter uma definição.

Apontou ainda que, enquanto não há definição, não há também nenhuma movimentação da parte das companhias aéreas, principalmente as internacionais, no sentido de garantir visto aos seus tripulantes, o que gera receio de uma crise.

O Sr. Tomé Franca informou que o MPOR não irá contrariar política de estado, de competência do MRE, e colocará o assunto na pauta da Secretaria Executiva.

6. ENCERRAMENTO

A reunião foi finalizada pelo Sr. Tomé Franca, oportunidade em que agradeceu a presença de todos e que planeja a próxima reunião para a primeira quinzena de dezembro, com a finalidade de fazer um fechamento do ano e manter a rotina de reuniões trimestrais.