



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

**Relatório de contribuições recebidas na Audiência Pública sobre o  
estabelecimento de critérios e procedimentos para a alocação de áreas  
aeroportuárias.**

**Análise das Contribuições**

As contribuições foram ordenadas em referência aos artigos da proposta de Resolução que se encontrava em consulta pública no intuito de unificar as de mesmo teor, seguidas pelas propostas de novos artigos. Após as contribuições relativas aos artigos existentes na minuta de Resolução, seguem as propostas de novos artigos e, no fim, outras sugestões que não se enquadram nos casos anteriores.

Cabe ressaltar que partes das contribuições podem ter sido suprimidas/abreviadas de modo a sintetizar o relatório, evitando-se repetições e comentários de teor similar.

As respostas encontram-se em azul, logo abaixo de cada contribuição analisada. Elas foram elaboradas após cuidadosa análise de todas as contribuições recebidas no endereço eletrônico [audienciapublica.areasaeroportuarias@anac.gov.br](mailto:audienciapublica.areasaeroportuarias@anac.gov.br).

A ANAC agradece todas as contribuições.

**Artigo 1º**

Forma como se encontra na Resolução

Art. 1º Os aeroportos situados no território nacional serão construídos, mantidos ou explorados:  
I - diretamente pela União;  
II - por empresa da administração indireta federal ou suas subsidiárias legalmente constituídas para essa finalidade;  
III - pela administração direta dos Estados e Municípios, por meio de convênio; ou  
IV - por concessão ou autorização.

Contribuições

Colaboradores

Resposta da ANAC

**Artigo 2º**

Forma como se encontra na Resolução

Art. 2º Para os efeitos desta Resolução, são consideradas como áreas aeroportuárias aquelas situadas no aeroporto e destinadas:  
I - ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas;  
II - às empresas que explorem serviço aéreo público;  
III - ao terminal de carga aérea;  
IV - aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos;



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

V - ao público usuário e estacionamento de seus veículos;  
VI - aos serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário; e  
VII - ao comércio apropriado para aeroporto.

<p>Contribuições</p> <p>Inclusão:</p> <p>II - às empresas que explorem serviço aéreo público <u>regular e não-regular, serviço aéreo privado, e transporte aeromédico;</u></p> <p><u>III – às empresas de serviços auxiliares e serviços aéreos especializados;</u></p> <p><u>Justificativa:</u></p> <p>A inclusão do transporte aéreo não-regular em todas as regras relativas a transporte aéreo prevista na Resolução em comento deve-se à essencialidade do referido serviços. Isto porque, o segmento de táxi aéreo é formado por de 220 empresas constituídas. Estas empresas são responsáveis pela operação de uma frota própria de aproximadamente 950 aeronaves entre mono-motores, bimotores, turbo-hélices e jatos executivos, além de expressiva frota de helicópteros. Tem-se no Brasil a segunda maior frota de aeronaves executivas privadas do mundo. As empresas de táxi aéreo além de apoiarem suas frotas com estruturas próprias, fornecem suporte de manutenção e solo a aproximadamente 3000 aeronaves pertencentes a operadores privados, disponibilizando uma vasta gama de serviços para a aviação civil. As empresas de táxi aéreo empregam aproximadamente 7.000 trabalhadores entre aeronautas e aeroviários, constituindo-se pois num dos maiores empregadores da indústria de transporte aéreo. O Brasil tem área de 8,5 milhões de Km², totalizando 5.527 municípios. Apenas 97 municípios contam com transporte aéreo regular. Cabe ao táxi aéreo a tarefa de fornecer transporte a um sem número de municípios brasileiros, atingindo os mais distantes pontos do país, além de realizar viagem para o exterior. O Táxi aéreo é vital, constituindo-se num serviço tão importante quanto o transporte aéreo regular. Brasil tem aproximadamente 3.000 pistas de pouso, mas a aviação comercial brasileira não chega nem a 120 cidades. Existem, portanto, cerca de 2.780 cidades brasileiras que são atendidas exclusivamente pela aviação geral, ou seja, por aeronaves particulares ou por aquelas operadas pelas empresas de táxi aéreo. A frota da aviação geral é composta por, aproximadamente, 10.533 aeronaves, das quais cerca de 1.500 movidas por motores a reação (jatos e turbo-hélices), operando, nesse setor as maiores e mais importantes companhias de táxi aéreo e centenas de empresas para as quais este meio de transporte é indispensável ferramenta de trabalho, consoante informações abaixo:</p> <p style="text-align: center;"><b>MODELOS</b></p> <p><b>NÚMERO DE AERONAVES</b></p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">Jatos</td> <td style="width: 15%;">Executivos</td> <td style="width: 15%;">(todos</td> <td style="width: 15%;">os</td> <td style="width: 15%;"></td> </tr> <tr> <td>tamanhos)</td> <td></td> <td>308</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Turbo</td> <td>Hélices</td> <td>Executivos</td> <td>(Mono</td> <td>e</td> </tr> <tr> <td>Bimotor)</td> <td></td> <td>633</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		Jatos	Executivos	(todos	os		tamanhos)		308					Turbo	Hélices	Executivos	(Mono	e	Bimotor)		633				<p>Colaboradores</p> <p>Fernando Santos (SNETA); Eduardo Lins Clark Ribeiro (MICROLEVE COMERCIO E INDUSTRIA LTDA); Sonia Maria Dos Santos (Aristek Comércio Aeronáutico Ltda.); Ricardo Nogueira (Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG); Julio Banov Junior (TAM Aviação Executiva e Táxi Aéreo S.A.); Ricardo Telles Assad (Maricá Táxi Aéreo Ltda.); Fernanda Barros da Rocha Soares (Líder Táxi Aéreo S/A – Air Brasil); Alessandra Aeredo Coutinho Abrao (Voar Aviacao Ltda.); José Dilson Pessoa Araujo (Uirapuru Taxi Aereo Ltda.); Antonio Ronaldo Cunha Castro (ETA – Empresa De Taxi Aéreo); Caetano Araujo (AAC – Avjet Aircraft Components Serviços Aéreos Especializados); Gustavo Henrique Albrecht (HELISTAR TAXI AEREO LTDA); Erineu Fernandes Esteves (Flamingo Táxi Aéreo</p>
	Jatos	Executivos	(todos	os																					
tamanhos)		308																							
	Turbo	Hélices	Executivos	(Mono	e																				
Bimotor)		633																							



## Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

Bimotores e Monomotores Leves  
8.505  
Helicópteros  
1.087

No caso da aviação executiva, no segmento composto por JATOS e TURBO-HÉLICES, vale destacar que, nos últimos 3 anos, a frota brasileira cresceu significativamente. Apenas no ano de 2007 foram comercializadas no Brasil mais de 180 aeronaves JATOS e TURBO-HÉLICES. Estima-se, ainda, para o ano de 2008, a entrada de, no mínimo, 190 novas aeronaves no mercado brasileiro.

Já os serviços auxiliares aeroportuários, os serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, os serviços de abrigo de aeronaves de terceiros e os serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos são atividades essenciais e pertinentes à infra-estrutura aeroportuária e não podem ser enquadrados como serviços comerciais.

Os serviços auxiliares aeroportuários, os serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, os serviços de abrigo de aeronaves de terceiros e os serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos são pertinentes à aviação e compõem o sistema de infra-estrutura aeronáutica.

O transporte aeromédico (de enfermos) tem significativa importância no contexto de salvamento de vidas num país de dimensões continentais, sendo que a SAÚDE tem ESPECIAL PROTEÇÃO DO ESTADO como previsto no art. 6º da Constituição Federal, sendo, portanto atividade que merece tratamento especial, carecendo, inclusive, de uma regulamentação específica para aprimoramento da mesma, na medida em que sequer se encontra prevista dentre os serviços descritos no art. 175 da lei n. 7565, de 19 de dezembro de 1986.

### ANÁLISE DA ANAC:

Não há necessidade das inclusões sugeridas, pois a proposta de Resolução submetida à Audiência Pública já contempla todos os tipos de empresas mencionados na contribuição, com exceção das empresas de serviço aéreo privado.

De acordo com o art. 174 da Lei nº 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA), de 19 de dezembro de 1986, os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos privados e os serviços aéreos públicos.

Os serviços aéreos públicos, conforme se depreende do art. 180 do CBA, podem ser classificados em: transporte aéreo regular (arts. 201 e 202), transporte aéreo não regular (arts. 217 a 221) e serviços especializados (arts. 203 a 216). Desse modo, ao mencionar “empresas que explorem serviço aéreo público”, a proposta de Resolução já engloba as empresas de transporte aéreo regular e não regular, de serviços especializados e de transporte aeromédico (o qual se encaixa no inciso VIII do art. 201).

Por fim, as atividades desenvolvidas por empresas que exploram serviços auxiliares também estão enquadradas no inciso VI do artigo

Ltda); Caroline Telles (Lasa Prospecções S. A.); Luis Roberto da Silva (América do Sul Táxi Aéreo Ltda); Breno Andrade Patrus (Just in Air Táxi Aéreo Ltda); Eduardo Tadeu de Aquino Falcão (Aeróleo Táxi Aéreo S. A.); Luiz Roberto Vilella (SETE Linhas Aéreas LTDA); Flavio José de Vasconcellos Pires (Banco Safra SA); Horus Financeiro; Antonio Ronaldo Cunha Castro (ABRAA e Helimed Aero Táxi Ltda); Mario Leci (JAD Táxi Aéreo); Paulo Carvalho (ABC Táxi Aéreo); Abrão Junior (Quick Manutenção de Aeronaves); Marcio Fonseca (AERO STAR TAXI AEREO); Paulo Martins (J.P. Martins Aviação); Licurgo Filho (ALIANÇA AVIAÇÃO e DIAMOND AVIAÇÃO); Olavo Vieira (Hangar Fountoura; ACECAM); João Vaz (Oceanair Táxi Aéreo); Décio Galvão (BHS – Brazilian Helicopter Services Táxi Aéreo); José Filho (Terral Táxi Aéreo)



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>em discussão da proposta de Resolução, mostrando-se desnecessária a adoção da sugestão.</p>	
<p><b>Art. 2º: II – aos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos, inclusive, especializado;</b></p> <p><u>Justificativa:</u> A utilização de áreas aeroportuárias é disciplinada no Art. 39, do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565/1986, onde, o texto sugerido encontra respaldo no Inciso IV, do suscitado artigo.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> Não há necessidade da inclusão sugerida, pois a proposta de Resolução submetida à Audiência Pública já contempla os dois tipos de empresas mencionados na contribuição. De acordo com o art. 174 da Lei nº 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA), de 19 de dezembro de 1986, os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos privados e os serviços aéreos públicos. Os serviços aéreos públicos, conforme se depreende art. 180 do CBA, podem ser classificados em: transporte aéreo regular (arts. 201 e 202), transporte aéreo não regular (arts. 217 a 221) e serviços especializados (arts. 203 a 216). Desse modo, ao mencionar “empresas que explorem serviço aéreo público”, a proposta de Resolução já engloba as empresas de transporte aéreo regular e não regular, de serviços especializados.</p>	<p>Reginaldo Moreira (ACIA-RJ)</p>
<p>Art. 2º (...) II - às empresas que explorem serviço aéreo público <b>e serviços auxiliares conexos à infra-estrutura aeronáutica;</b></p> <p><u>Justificativa:</u> A redação original não contempla, na definição de áreas aeroportuárias, as áreas destinadas ao serviços conexos à infra-estrutura aeronáutica, <b>definidos no inciso II do art. 102 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – CBA que tem suporte e amparo pelo art. 21, inciso XII da Constituição Federal, vitais à infra-estrutura aeronáutica do país</b>, como são, por exemplo oficinas de manutenção aeronáuticas certificadas e homologadas pela ANAC para a execução de serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronaves, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> A proposta de resolução segue as áreas elencadas no art. 39, incisos III a IX, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA). Apenas as áreas mencionadas nos incisos I e II do referido artigo do CBA foram excluídas da proposta de resolução, tendo em vista que são áreas que não são disponibilizadas às companhias aéreas na forma de concessão de uso. Ademais, o art. 102 da Lei 7.565, de 1986, já enquadra os serviços conexos à infraestrutura aeronáutica no rol de serviços auxiliares. Desse modo, a inclusão sugerida mostra-se desnecessária, uma vez que os serviços conexos já estão englobados no inciso VI do artigo em</p>	<p>Luiz Roberto Vilella (SETE Táxi Aéreo Ltda.)</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p><u>análise.</u></p> <p>Art. 2º Para os efeitos desta Resolução, são consideradas como áreas aeroportuárias aquelas situadas no aeroporto e destinadas:</p> <p><b>I – ao pouso, decolagem, manobra e estacionamento de aeronaves;</b> <b>II - ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas;</b> <b>III - às empresas que explorem serviço aéreo público;</b> <b>IV - ao terminal de carga aérea;</b> <b>V – às empresas que explorem serviços auxiliares de transporte aéreo;</b> <b>VI - às empresas que explorem serviços de fornecimento de combustível e lubrificantes de aviação;</b> <b>VII - às empresas que explorem serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos;</b> <b>VIII - aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos;</b> <b>IX – à própria administração do aeroporto;</b> <b>X - ao público usuário e estacionamento de seus veículos;</b> <b>XI - aos serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário; e</b> <b>XII - ao comércio apropriado para aeroporto.</b></p> <p><b>§ 1º As áreas aeroportuárias são classificadas em:</b> <b>I – essenciais (incisos I a IV do caput);</b> <b>II – operacionais acessórias (incisos V a VII do caput);</b> <b>III – administrativas e de apoio operacional (incisos VIII e IX do caput);</b> <b>IV – comerciais (incisos X a XII do caput).</b></p> <p><b>§ 2º As empresas que utilizam regularmente os aeroportos habilitam-se às áreas aeroportuárias essenciais de que necessitam, obedecida a seguinte ordem de prioridade:</b> <b>I - Transporte Aéreo Regular e Não Regular, Doméstico e/ou Internacional;</b> <b>II - Transporte Não Regular - Táxi Aéreo; e</b> <b>III – Outras empresas de transporte aéreo ou serviços auxiliares.</b></p> <p><u>Justificativa:</u></p> <p>O artigo requer nova redação. A conceituação das áreas não está suficientemente abrangente, o que proporcionaria interpretações diversas sobre o mesmo assunto e, por fim, certamente prevaleceria a interpretação da administração aeroportuária, em função da discricionariedade inerente, em detrimento das eventuais ponderações das empresas aéreas. Desta forma, sugere-se as seguintes mudanças:</p> <p>1. Incluir todas as áreas previstas no Art. 39 do CBA, especialmente àquelas relativas à manobra e ao estacionamento das aeronaves, as quais não constavam da minuta de resolução proposta. Além disso, faz-se necessário bem qualificar os serviços auxiliares, de fornecimento de insumos, e a manutenção de aeronaves, os quais se diferenciam de serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário.</p>	<p>Apostole Lazaro Chryssafidis (ABETAR)</p>
--	--



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

2. Manter a conceituação da diferenciação das áreas aeroportuárias, existente na Portaria 774/GM2, de 13/11/1997, de forma a qualificar adequadamente seus distintos usos e prioridades.
3. Priorizar a utilização das áreas essenciais conforme estabelecido na Portaria 774/GM2, de 13/11/1997, bem direcionando a administração aeroportuária em sua destinação.

**ANÁLISE DA ANAC:**

A proposta de resolução segue as áreas elencadas no art. 39, incisos III a IX, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA). Apenas as áreas mencionadas nos incisos I e II do referido artigo do CBA foram excluídas da proposta de resolução, tendo em vista que são áreas que não são disponibilizadas às companhias aéreas na forma de concessão de uso. Até mesmo as áreas de manobras e estacionamento de aeronaves não são distribuídas às empresas mediante concessão de uso, não havendo, portanto, motivos para sua inclusão na Resolução.

Já a manutenção da conceituação das áreas vigente na Portaria nº 774/GM2, de 13 de novembro de 1997, não se mostra necessária porque a nova Resolução estabelece um sistema de precificação diferente daquela. Busca-se, no novo texto, simplificar a terminologia, distinguindo-se apenas três tipos de áreas, a saber:

- i. administrativas públicas (destinadas aos serviços públicos mencionados no art. 4º da proposta);
- ii. vinculadas à exploração de serviço aéreo público (destinadas às atividades – operacionais – mencionadas no art. 5º da proposta);
- e
- iii. destinadas à exploração comercial (demais atividades eventualmente desenvolvidas nos aeroportos).

Dado o sistema de alocação de áreas estabelecido pela Resolução, também se mostra desnecessário adotar a priorização presente na referida Portaria – a menos em caso de escassez de áreas, para o qual vale a priorização estabelecida no § 5º do art. 6º.

**Capítulo I**

Incluir como subitem do Item VI – Áreas a ser utilizadas para o serviço de abastecimento de aeronaves devem ser consideradas essenciais para o funcionamento dos aeroportos.

**Justificativa:**

Desta forma a alocação destas áreas não estaria enquadrada como uma área comercial. Hoje as áreas de combustível são comparadas a um restaurante ou loja de artesanato e pagam valores idênticos em sua forma. O impacto da volatilidade dos preços dos combustíveis conduz a uma variação (sic) artificial (sic) dos custos de arrendamento, sem manter qualquer tipo de relação com a qualidade do serviço de fato prestado.

Esta nova regra permite a eliminação da volatilidade das receitas dos aeroportos em relação a variação dos preços dos combustíveis no mercado internacional, gerando uma melhor previsibilidade no planejamento orçamentário tanto para as empresas aéreas como para os

Luis Felipe de Oliveira e Filipe Pereira dos Reis (IATA); Marcelo Soares e Ricardo Paganini (Air BP Brasil Ltda)



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>aeroportos.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> A proposta de resolução segue as áreas elencadas no art. 39, incisos III a IX, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA). Apenas as áreas mencionadas nos incisos I e II do referido artigo do CBA foram excluídas da proposta de resolução, tendo em vista que são áreas que não são disponibilizadas às companhias aéreas na forma de concessão de uso. Ou seja, a redação contestada foi extraída do inciso IX do referido dispositivo legal. Quanto à justificativa apresentada, a constatação de que, com as novas regras, as referidas áreas terão preços semelhantes aos das demais áreas comerciais pode não se verificar na prática. Afinal, há de se considerar que as empresas prestadoras de serviços e fornecedoras de combustível às companhias aéreas são relevantes ao desenvolvimento da atividade-fim do aeroporto – argumento sustentado pela própria contribuição. Assim, é esperado que o administrador aeroportuário leve em consideração essa importância, podendo praticar políticas de preços que incentive a instalação dessas empresas – sob pena de ter a operação no aeroporto prejudicada.</p>	
<p>VII - ao comércio de bens e serviços para aeroporto.</p> <p><u>Justificativa:</u></p> <p>O termo “apropriado” não apresenta uma definição objetiva quanto às possibilidades de localização e destinação das áreas aeroportuárias, sendo necessária a identificação, conforme sugerido, para que o administrador aeroportuário tenha clareza na sua exploração.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> A proposta de resolução segue as áreas elencadas no art. 39, incisos III a IX, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA). Apenas as áreas mencionadas nos incisos I e II do referido artigo do CBA foram excluídas da proposta de resolução, tendo em vista que são áreas que não são disponibilizadas às companhias aéreas na forma de concessão de uso. Ou seja, a redação contestada foi extraída do inciso IX do referido dispositivo legal, vigente há muito tempo. Desse modo, acredita-se não haver problemas de falta de clareza quanto à destinação a ser dada pelo administrador aeroportuário às áreas comerciais.</p>	INFRAERO
Resposta da ANAC	

**Artigo 3º**

Forma como se encontra na Resolução

Art. 3º Para os efeitos desta Resolução, define-se como administrador aeroportuário:  
I - o órgão da administração pública direta federal, estadual ou municipal legalmente designado para exercer a administração do aeroporto;



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

II - a empresa da administração indireta federal ou suas subsidiárias legalmente constituídas para essa finalidade; III - a pessoa jurídica à qual a ANAC tenha delegado, por outorga atribuída nos termos da legislação aplicável, a exploração parcial ou total da infraestrutura aeroportuária.	
Contribuições	Colaboradores
Resposta da ANAC	

**Artigo 4º**

Forma como se encontra na Resolução	
Art. 4º O administrador aeroportuário, quando necessário, disponibilizará aos órgãos ou entidades competentes as áreas administrativas públicas destinadas a: I - serviço de proteção ao voo; II - serviço de prevenção, salvamento e combate a incêndio; III - serviço de atendimento ao público e fiscalização da aviação civil; IV - serviço de Polícia Federal; V - serviços de Polícia Civil e Polícia Militar; VI - serviço do Sistema Brasileiro de Inteligência; VII - serviço de Juizado de Menores; VIII - serviço de vigilância sanitária; IX - serviço de vigilância agropecuária; X - serviço de controle e fiscalização do meio ambiente e recursos naturais renováveis; XI - serviço de fiscalização aduaneira. Parágrafo único. Caberá ao administrador aeroportuário determinar a localização e o tamanho apropriados das áreas tratadas neste artigo.	
Contribuições	Colaboradores
<u>Trecho da minuta a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</u>  Art. 4º O administrador aeroportuário, quando necessário, disponibilizará aos órgãos ou entidades competentes as áreas administrativas públicas destinadas a: VII - serviço de Juizado de Menores; Vara da Infância e da Juventude X - serviço de controle e fiscalização do meio ambiente e recursos naturais renováveis;  Qual a finalidade do órgão de meio ambiente no aeroporto?  <u>Texto Sugerido:</u>	INFRAERO



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>VII - <b>Vara da Infância e da Juventude;</b> X – retirar inciso; Incluir: <b>XI – ao órgão de fiscalização de trânsito;</b> <b>XII – a secretaria de turismo federal ou estadual;</b> <b>XIII – a secretaria de turismo do município localizado no aeroporto;</b> <b>XIV – ao órgão de fiscalização tributária estadual;</b> <b>XV – ao PROCON.</b></p> <p><u>Justificativa:</u></p> <p>1. Faz-se necessário trocar os termos do inciso VI para o sugerido; 2. Não vislumbramos a necessidade de ceder espaço de área para serviço de controle e fiscalização do meio ambiente e recursos naturais renováveis, por isso sugerimos sua retirada. 3. Dentro da necessidade de atender órgãos com interface ao administrador aeroportuário, sugerimos a inclusão de órgão de fiscalização de trânsito, secretarias de turismo federal, estadual ou do município onde o aeroporto está instalado, órgão de fiscalização tributária estadual e PROCON. O órgão de fiscalização de trânsito é necessário para o controle e fiscalização de veículos que trafegam nas vias de embarque e desembarque, assim como, manterão o controle dos táxis clandestinos e usuários que não respeitem a lei de trânsito. A secretaria de turismo tem importância na divulgação dos pontos turísticos, e sendo o aeroporto uma porta de entrada para turistas e visitantes, é primordial para o negócio. Com relação ao órgão de fiscalização estadual trará agilidade na execução das atividades de Terminal de Carga. E por fim o PROCON, que terá condão na aplicação de um dos objetivos do Plano Nacional de Aviação Civil.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> Sugestão parcialmente acatada. No artigo em discussão foi efetuada a exclusão sugerida, bem como incluso um inciso que possibilita o administrador aeroportuário a disponibilizar áreas administrativas públicas a serviços não mencionados nos incisos anteriores.</p>	
<p>Seção I Das Áreas Administrativas Públicas</p> <p>Art. 4º O administrador aeroportuário, quando necessário, disponibilizará aos órgãos ou entidades competentes as áreas administrativas públicas destinadas a: (...)</p> <p><b>XII – aeroclubes para o ensino e adestramento aeronáutico e de</b></p>	<p>Arsênio Neiva Costa (Aeroclube de Goiás)</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

**peçoal de vô.**

Parágrafo único. Caberá ao administrador aeroportuário determinar a localização e o tamanho apropriados das áreas tratadas neste artigo.

Justificativa:

Os Aeroclubes são entes **paraestatais incentivados, subsidiados e ainda fiscalizados pelo Governo Federal por intermédio da própria ANAC e desde que autorizados a funcionar** pela autoridade aeronáutica competente (ANAC) **são considerados como de utilidade pública**, nos termos do § 2º do art. 97 do CBA, sendo isentos de tarifas e emolumentos, enquadrando suas atividades de ensino e adestramento de pessoal de vô no art. 201 que define serviços aéreos especializados.

Assim, **considerando que essa atividade de ensino e adestramento de pessoal de vô só pode ser desenvolvida em um aeroporto**, importante conceituar e prever a destinação de área administrativa pública para a formação profissional, ensino e adestramento de pessoal de vô.

Como não há previsão de isenções de pagamento de preço específico pela utilização de áreas na minuta da Resolução, interessante e prudente é prever essa hipótese, excetuando-se, logicamente, a responsabilidade pelo pagamento das despesas de água, energia elétrica, limpeza, manutenção de equipamentos e outros correlatos.

A não inclusão na conceituação de **Áreas Administrativas Públicas** dos **Aeroclubes**, que são entes paraestatais **considerados como de utilidade pública**, nos termos do § 2º do art. 97 do CBA, **dará ensejo** a que o administrador aeroportuário (a INFRAERO e os administradores estaduais e municipais de aeroportos) passe a cobrar dos aeroclubes (valendo dizer **cobrar indiretamente** da ANAC/Governo Federal) o preço por utilização de áreas aeroportuárias aplicável à empresas aéreas como a TAM, a GOL, a AZUL etc, tornando inviável, oneroso e insustentável economicamente a existência dessa instituição que é de interesse público coletivo e **considerados como de utilidade pública** nos termos da lei.

Aproveitamos também para sugerir que tais isenções, com a mesma exceção acima, sejam extensivas aos órgãos públicos considerados indispensáveis, bem como aos órgãos do Comando da Aeronáutica e da ANAC, e às empresas prestadoras de serviços essenciais à INFRAERO.



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

**ANÁLISE DA ANAC:**

Embora sejam entidades de utilidade pública, os aeroclubes não podem ser equiparados a órgãos públicos. Por outro lado, não deixam de ser importantes em alguns aeroportos – por exemplo, aqueles com intensa atividade de aviação geral. Nesses casos, presume-se que o administrador deverá ponderar a importância da existência do aeroclube no aeroporto, frente às outras possibilidades, refletindo-a nos preços cobrados – sob pena de ter as operações no aeroporto prejudicadas.

Resposta da ANAC

**Artigo 5º**

Forma como se encontra na Resolução

Art. 5º O administrador aeroportuário, observados, no que aplicável, o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e a regulamentação referente à adequação do serviço, disponibilizará às empresas que explorem ou pretendam explorar serviço aéreo público, nos termos e condições estabelecidos nesta Resolução, as áreas destinadas a:

- I - despacho de aeronaves, passageiros e respectivas bagagens (*check-in*);
- II - recebimento e despacho de carga e de bens transportados por aeronaves;
- III - carga e descarga de aeronaves;
- IV - manutenção de aeronaves e serviços correlatos;
- V - abrigo de aeronaves; e
- VI - instalação de escritório administrativo.

§ 1º As áreas mencionadas nos incisos II, III e VI poderão ser disponibilizadas às empresas que prestem serviços auxiliares de transporte aéreo no aeroporto, enquadradas no art. 102 da Lei nº 7.565, de 1986.

§ 2º Nos aeroportos que, nos termos da regulamentação em vigor, operam no limite de sua capacidade operacional nos dias úteis, são vedadas:

- I - a implementação e a utilização específica de hangares para manutenção de aeronaves;
- II - a operação de empresas de serviços aéreos especializados.

Contribuições

Das Áreas Vinculadas à Exploração de Serviço Aéreo Público, de Serviço Auxiliar e de Serviço de Manutenção de Aeronaves e Equipamentos Aeronáuticos

Art. 5º O administrador aeroportuário, observados, no que aplicável, o art. 40, o art. 180 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o art. 1º da lei nº 5.332, de 11 de outubro de 1967, e a regulamentação referente à adequação do serviço, disponibilizará às empresas que explorem ou pretendam explorar serviço aéreo público e serviços auxiliares, nos termos e condições estabelecidos nesta Resolução, as áreas destinadas a:

(...)

- IV - manutenção de aeronaves próprias e de terceiros e serviços correlatos;
- V - abrigo de aeronaves próprias e de terceiros; e

§ 1º As áreas mencionadas nos incisos II, III, IV, V e VI poderão ser disponibilizadas às empresas que prestem serviços auxiliares de transporte

Colaboradores

Fernando Santos (SNETA); Eduardo Lins Clark Ribeiro (MICROLEVE COMERCIO E INDUSTRIA LTDA); Sonia Maria Dos Santos (Aristek Comércio Aeronáutico Ltda.); Ricardo Nogueira (Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG); Julio Banov Junior (TAM



## Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

aéreo no aeroporto, enquadradas no art. 102 da Lei nº 7.565, de 1986, ou seja, empresas que prestem (i) serviços auxiliares aeroportuários, (ii) serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, (iii) serviços de abrigo de aeronaves de terceiros e (v) dos serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos.

§ 2º Nos aeroportos que, nos termos da regulamentação em vigor, operam no limite de sua capacidade operacional nos dias úteis, são vedadas:

I - a implementação e a utilização específica de novos hangares para manutenção de aeronaves;

II - a operação de empresas de serviços aéreos especializados.

§ 3º Fica ressalvada a permanência e utilização específica de hangares para manutenção de aeronaves que já estejam em operação nos aeroportos mencionados no § 2º deste artigo na data que a presente Resolução entrar em vigor.

Justificativa:

A inclusão, no artigo 5º, parágrafo primeiro, de acesso aos serviços auxiliares aeroportuários, dos serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, dos serviços de abrigo de aeronaves de terceiros e dos serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos às áreas aeroportuária elencadas no “caput” do referido artigo é essencial, tendo em vista que tais atividades são essenciais e pertinentes à infra-estrutura aeroportuária.

Os serviços auxiliares aeroportuários, os serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, os serviços de abrigo de aeronaves de terceiros e os serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos são pertinentes à aviação e compõem o sistema de infra-estrutura aeronáutica.

Também a manutenção dos já instalados hangares para fins específicos de manutenção não prejudica as operações nas referidas áreas aeroportuárias. Pelo contrário, a permanência de tais atividades nas mencionadas áreas aeroportuárias garante a possibilidade de prestação de tais serviços aos usuários da infra-estrutura aeroportuária.

A vedação da implementação de hangares para fins específicos de manutenção há de alcançar somente os novos entrantes na área aeroportuária densamente ocupada.

### ANÁLISE DA ANAC:

A última sugestão foi parcialmente acatada. Em virtude da importância das atividades antes vedadas pelo § 2º, este foi excluído da Resolução.

A menção ao dispositivo da Lei nº 5.332, de 11 de outubro de 1967, mostra-se desnecessária, pois dispõe sobre matéria idêntica à tratada pelo art. 40 do CBA (dispensa do regime de concorrência pública), o qual já está presente na redação original da proposta de Resolução, além de ser um dispositivo de lei mais recente.

A inclusão do termo “serviços auxiliares” no *caput* do artigo também não é necessária, uma vez que a previsão de destinação de áreas para as empresas que exploram tais serviços já está presente no § 1º do artigo em discussão.

Aviação Executiva e Táxi Aéreo S.A.); Ricardo Telles Assad (Maricá Táxi Aéreo Ltda.); Fernanda Barros da Rocha Soares (Líder Táxi Aéreo S/A – Air Brasil); Alessandra Aeredo Coutinho Abrao (Voar Aviacao Ltda.); José Dilson Pessoa Araujo (Uirapuru Taxi Aereo Ltda.); Antonio Ronaldo Cunha Castro (ETA – Empresa De Taxi Aéreo); Caetano Araujo (AAC – Avjet Aircraft Components Serviços Aéreos Especializados); Gustavo Henrique Albrecht (HELISTAR TAXI AEREO LTDA); Erineu Fernandes Esteves (Flamingo Táxi Aéreo Ltda); Caroline Telles (Lasa Prospecções S. A.); Luis Roberto da Silva (América do Sul Táxi Aéreo Ltda); Breno Andrade Patrus (Just in Air Táxi Aéreo Ltda); Eduardo Tadeu de Aquino Falcão (Aeróleo Táxi Aéreo S. A.); Luiz Roberto Vilella (SETE Linhas Aéreas LTDA); Flavio José de Vasconcellos Pires (Banco Safra SA); Horus Financeiro; Antonio Ronaldo Cunha Castro (ABRAA e Helimed Aero Táxi Ltda);



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>Também dispensáveis são as inclusões sugeridas para os incisos IV e I, bem como a sugestão para o § 1º. No caso dos incisos, a ausência de menção à propriedade da aeronave confere caráter mais abrangente – ou seja, permite-se a utilização das áreas para manutenção e abrigo tanto de aeronaves próprias como de terceiros. No caso da sugestão ao § 1º, uma vez já estabelecidos em Lei e regulamentados por norma da ANAC (IAC 163-1001, de 05/05/2004), não é necessário que a resolução de áreas aeroportuárias os liste exaustivamente.</p>	<p>Mario Leci (JAD Táxi Aéreo); Paulo Carvalho (ABC Táxi Aéreo); Abrão Junior (Quick Manutenção de Aeronaves); Marcio Fonseca (AERO STAR TAXI AEREO); Paulo Martins (J.P. Martins Aviação); Licurgo Filho (ALIANÇA AVIAÇÃO e DIAMOND AVIAÇÃO); Olavo Vieira (Hangar Fountoura; ACECAM); João Vaz (Oceanair Táxi Aéreo); Décio Galvão (BHS – Brazilian Helicopter Services Táxi Aéreo); José Filho (Terral Táxi Aéreo)</p>
<p>Sugestão: Exclusão do § 2º e seus incisos, do Art. 5º.</p> <p>A vedação de que tratam os Incisos I e II, do § 2º, do Art. 5º, inibe a atividade das empresas ligadas ao seguimento aeronáutico de manutenção e de serviços aéreos especializados, para os quais foram constituídas e autorizadas a funcionar.</p> <p>O disposto na proposta fere o Art. 25, do C.B.Aer., eis que a infraestrutura aeroportuária é exatamente constituída pelo conjunto de um sistema aeroportuário que visa dar apoio à navegação aérea.</p> <p>Qualquer restrição que implique no cerceamento da empresa aeronáutica ligada ao seguimento da aviação civil em geral de exercer sua atividade lícita é inconstitucional, por que fere os Artigos 5º, XIII, e 170, Parágrafo único, da CRFB/1988.</p> <p>Por oportuno, o aeroporto <b>não deve</b> “operar no limite de sua capacidade” de modo a não interferir na segurança do próprio aeroporto.</p> <p>O Codex do Ar já prevê que a autoridade aeronáutica/aeroportoária deve estabelecer e aprovar os planos para cada tipo de auxílio à navegação aérea, conforme disposto nos Art. 43 e ss, o que deixou de ser observado até o momento, com a permissão de construções no em torno de alguns aeroportos, a exemplo o de Congonhas/SP (edifício próximo à cabeceira) e, até mesmo dentro da área aeroportuária, a</p>	<p>Reginaldo Moreira (ACIA-RJ)</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

exemplo, o Aeroporto de Jacarepaguá/RJ, colocando em risco toda a zona de proteção à navegação aérea com a permissão de ocupação por empresas não aeronáuticas (academias, shopping, hospitais, escola, ...) de áreas que poderiam ser ocupadas e melhor distribuídas aos concessionários de serviços aéreos e correlatos.

Desta feita, a questão envolve o administrador do aeroporto e o Plano Diretor estabelecido no que toca a sua operacionalidade, matéria já prevista na Lei nº 7.565/1986. Aliás, o que poderia ser estudado por uma cominação, na forma e nas condições previstas nos Arts. 95 e 96, do C.B.Aer.

**ANÁLISE DA ANAC:**

Sugestão acatada.

Art. 5º O administrador aeroportuário, observados, no que aplicável, o art. 40, **o art. 180 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o art. 1º da Lei nº 5.332, de 11 de outubro de 1967**, e a regulamentação referente à adequação do serviço, disponibilizará às empresas que explorem ou pretendam explorar serviço aéreo público **e serviços auxiliares conexos à infra-estrutura aeronáutica**, nos termos e condições estabelecidos nesta Resolução, as áreas destinadas a:

Justificativa:

O art. 40 limita a dispensa do regime de concorrência para a utilização de áreas aeroportuárias às empresas **concessionárias** ou **permissionárias** dos serviços aéreos públicos, não mencionando outro seguimento importante que são as empresas de táxi aéreo, que também são empresas de **serviços aéreos públicos autorizadas** de **transporte aéreo não regular**, nos termos do art. 180 do CBA, razão pela qual necessária a inclusão deste artigo.

A inclusão do **art. 1º da Lei nº 5.332, de 11 de outubro de 1967** no caput se justifica pois esse dispositivo assegura a dispensa do regime de concorrência para a utilização de áreas aeroportuárias também para oficinas de reparação e manutenção de aeronaves, que são serviços auxiliares conexos à infra-estrutura aeronáutica, enquadradas no inciso II do art. 102 do CBA.

Pelo mesmo motivo, por serem vitais à infra-estrutura aeronáutica do país, mencionou-se expressamente os serviços auxiliares conexos à infra-estrutura aeronáutica.

**ANÁLISE DA ANAC:**

A menção ao dispositivo da Lei nº 5.332, de 11 de outubro de 1967, mostra-se desnecessária, pois dispõe sobre matéria idêntica à tratada pelo art. 40 do CBA (dispensa do regime de concorrência pública), o qual já está presente na redação original da proposta de Resolução, além de ser um dispositivo de lei mais recente.

A inclusão do termo “e serviços auxiliares conexos à infra-estrutura aeronáutica” no *caput* também não é necessária, uma vez que a

Luiz Roberto Vilella  
(SETE Táxi Aéreo  
Ltda.)



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>previsão de destinação de áreas para as empresas que exploram tais serviços já está presente no § 1º do artigo em discussão – parágrafo este que, inclusive, menciona o artigo do CBA que dispõe acerca dos referidos serviços.</p>	
<p>Art. 5º O administrador aeroportuário, <b>observado o art. 40</b> da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e a regulamentação referente à adequação do serviço, disponibilizará às empresas que explorem ou pretendam explorar serviço aéreo público, nos termos e condições estabelecidos nesta Resolução, as áreas destinadas a:</p> <p>I - despacho de aeronaves (“<b>check-out</b>”), passageiros e respectivas bagagens (“<b>check-in</b>” e <b>salas VIP</b>);</p> <p><b>II - venda de passagens, reservas e informações;</b></p> <p>III - recebimento e despacho de carga e de bens transportados por aeronaves;</p> <p>IV - carga e descarga de aeronaves;</p> <p>V - manutenção de aeronaves e serviços correlatos;</p> <p>VI - abrigo de aeronaves;</p> <p><b>VII - estacionamento de equipamento de rampa e manutenção;</b></p> <p><b>VIII - hangaragem de aeronaves e veículos confinados; e</b></p> <p><b>IX - administração específica dos serviços mencionados nos incisos anteriores.</b></p> <p>§ 1º As áreas mencionadas nos incisos II, III e VI poderão ser disponibilizadas às empresas que prestem serviços auxiliares de transporte aéreo no aeroporto, enquadradas no art. 102 da Lei nº 7.565, de 1986.</p> <p>§ 2º Nos aeroportos que, nos termos da regulamentação em vigor, operam no <b>limite de sua capacidade operacional nos dias úteis</b>, são vedadas:</p> <p><b>I – a construção de novos hangares específicos de manutenção, ressalvada a implementação de manutenção em hangares já construídos nos aeroportos onde esteja estabelecido um “HUB” de determinada empresa aérea de transporte aéreo regular.</b></p> <p>II - a operação de empresas de serviços aéreos especializados.</p> <p><b>§ 3º Nos aeroportos que, nos termos da regulamentação em vigor, operam no limite de sua capacidade operacional nos dias úteis, deverá ser estabelecida exclusividade para cessão de áreas essenciais às empresas aéreas regulares que operem vôos domésticos.</b></p> <p><u>Justificativa:</u></p> <p>O artigo, assim como o anterior deixa margem a interpretações diversas que podem resultar em prejuízo para as empresas aéreas de transporte regular, além de não enumerar de forma exaustiva as diversas áreas que devem ser tratadas como “essenciais” nos aeroportos. Sugere-se as seguintes modificações:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. O Art 40 do CBA não pode ser observado no que for aplicável, mas deve ser a base legal para a destinação das áreas aeroportuárias essenciais. Caso esta posição não reste explícita, o administrador aeroportuário poderá se sentir incapaz ou desobrigado de acatar os preceitos daquele dispositivo legal.</li><li>2. Qualificar adequadamente “despacho de aeronaves, passageiros e</li></ol>	<p>Apostole Lazaro Chryssafidis (ABETAR)</p>



## Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

respectivas bagagens (*check-in*)”, que inclui o check-out, as salas VIP, os totens para check-in e os back-offices das empresas aéreas, além do check-in nos balcões do aeroporto. Incluir as atividades de venda de passagens, reservas e informações, estacionamento de equipamento de rampa e manutenção, hangaragem de aeronaves e veículos confinados.

3. As áreas classificadas com áreas essenciais deverão ser preservadas de outra destinação, pois em um momento poderão estar ociosas, mas no momento seguinte quando já estiverem contratadas com outras empresas e outra destinação que não a original (essencial) não haverá procedimento e condições jurídicas para a retomada, prejudicando sobremaneira as empresas aéreas.

4. É de conhecimento comum no meio aeronáutico que grande parte dos aeroportos já utilizam grande parcela de sua capacidade de pista ou pátio. Aqueles aeroportos que ainda não utilizam, em futuro próximo, passarão também a utilizar sua quase total capacidade. Isso resultaria na aplicação imediata do dispositivo proposto pela ANAC, resultando em prejuízo para empresas aéreas e passageiros, uma vez que colocaria em risco a segurança de vôo ao impedir a manutenção de aeronaves nos aeroportos de grande movimentação que, na maioria das vezes são “HUB” das empresas aéreas.

A vedação de áreas destinadas à manutenção de aeronaves certamente resultaria em insegurança e prejuízo a todos os envolvidos, tripulantes, funcionários de solo, passageiros, etc., uma vez que, no caso de necessidade de recolhimento de uma aeronave para manutenção e substituição do equipamento, a área correspondente no pátio ficaria ocupada, prejudicando a operação e impedindo (justamente em função da pane) o traslado da aeronave até a área onde poderia ser reparada. O impedimento de que seja realizada uma manutenção detalhada e com infra-estrutura necessária obrigaria as empresas aéreas a adotar medidas paliativas para poder trasladar a aeronave colocando em risco a segurança de vôo. Além disso, a impossibilidade de recolhimento da aeronave com problemas técnicos à área própria da empresa aérea terminaria por atrasar ainda mais um vôo para o qual a aeronave estava designada em prejuízo dos passageiros e empresa aérea, pois inevitavelmente surgiriam processos de indenização por atraso de vôo, cumulativamente às multas do Órgão Regulador.

Dessa forma, o que se propõe é que fiquem impedidas apenas as novas construções de hangares para prestação específica de manutenção, preservando a possibilidade das empresas aéreas utilizarem seus hangares existentes para manutenção, mormente naqueles aeroportos onde têm seus “HUBS”.

5. Finalmente, deve-se restar claro que, nos aeroportos que operem no limite da sua capacidade operacional, a prioridade de redistribuição de qualquer área aeroportuária deve ser das empresas de transporte aéreo regular. No entanto, faz-se necessária a adequada definição de uma metodologia para determinar a capacidade operacional de um aeroporto, bem como dos limites considerados para o fim desta resolução.

### ANÁLISE DA ANAC:

Sugestão parcialmente acatada: em virtude das contribuições recebidas optou-se pela retirada do § 2º do art. 5º da proposta inicial de Resolução.

Todavia, ao contrário do que se alega na contribuição, a manutenção no *caput* do artigo do trecho “no que for aplicável” é importante. De acordo com o art. 36, inciso IV, do CBA, os aeroportos podem ser explorados por concessão ou autorização. Então, caso o aeroporto seja



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>explorado por um ente privado, mediante um dos referidos institutos, a regra de dispensa de licitação não se aplica.</p> <p>Quanto à sugestão de inclusão de novas áreas no rol das relacionadas pelo art. 5º, deve-se ressaltar que a Resolução é baseada no art. 40 do CBA, relacionando as áreas destinadas às empresas de serviço aéreo público.</p> <p>Por fim, a sugestão de inclusão de § 3º não é aplicável porque a nova Resolução acaba com a terminologia “áreas essenciais”. Ademais, em especial nos aeroportos que operam no limite de sua capacidade, não é factível obrigar o gestor aeroportuário a oferecer áreas exclusivas, haja vista a escassez de áreas geralmente enfrentada.</p>	
<p><u>Inclusão:</u> Art. 5ª (...)</p> <p><b><u>VII – serviços de telecomunicações e meteorologia;</u></b> <b><u>VIII – venda de passagens, reservas e informações, quando feita diretamente pelo transportador.</u></b></p> <p><u>Justificativa:</u></p> <p><b><u>Área destinada à venda de passagens, reservas e informações:</u></b> Deverá ser inserida no texto da nova Resolução a “venda de passagens, reservas e informações”, pois são áreas obrigatórias disponibilizadas às companhias aéreas pelo administrador aeroportuário, para que estas tenham maior contato com os consumidores, ou seja, as chamadas lojas, sendo que estas estarão cumprindo a Lei 8078/1990, (Código de Defesa do Consumidor), pré-estabelecido em seu artigo 22.</p> <p><b><u>Área destinada aos serviços de telecomunicações e meteorologia:</u></b> Deverá ser inserida no texto da nova Resolução a “serviços de telecomunicações e meteorologia”, pois são serviços essenciais para a população, sendo que estas estarão cumprindo a Lei 8078/1990, (Código de Defesa do Consumidor), pré-estabelecido, também, em seu artigo 22.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> O art. 5º da Resolução é baseado no art. 40 do CBA, o qual não inclui as áreas sugeridas pela contribuição.</p> <p>Além disso, ainda que a disponibilização de áreas para vendas de passagens, reservas e informações seja importante para a operação das empresas aéreas no aeroporto, pode-se dizer que há flexibilidade em relação ao tamanho da área que uma determinada empresa deverá ocupar. Assim, uma empresa pode, por exemplo, optar por manter uma pequena loja no aeroporto e estabelecer uma rede de lojas fora do sítio aeroportuário, nos centros comerciais das cidades servidas pela empresa. Do ponto de vista do atendimento ao consumidor, essa alternativa de uma rede de lojas com maior capilaridade pode até ser mais interessante, evitando que o consumidor tenha que se deslocar até o aeroporto apenas para comprar, reservar ou remarcar passagens aéreas. Outra alternativa seria ter uma campanha mais agressiva de venda de passagens pela Internet, o que também reduz o tamanho de</p>	<p>Marcela Quental (Ocean Air)</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>área necessária para esse atividade no aeroporto. Espera-se, assim, que com a nova resolução haja uma otimização do uso das áreas aeroportuárias.</p>	
<p>Incluir no Art. 5º o inciso VII : “VII - venda de passagens, reservas e informações”.</p> <p><u>Justificativa:</u></p> <p>Nos termos do item 3.2, número 20, das Justificativas da Proposta de Resolução, as atividades de venda de passagens, reservas e informações devem ser consideradas expressamente como inerentes e condicionantes das operações de aeronaves no Aeroporto, ou seja, atividades necessárias, não podendo ser comparadas com outro tipo de comércio que se realize nas dependências aeroportuárias.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b></p> <p>O art. 5º da Resolução é baseado no art. 40 do CBA, o qual não inclui as áreas sugeridas pela contribuição.</p> <p>Além disso, ainda que a disponibilização de áreas para vendas de passagens, reservas e informações seja importante para a operação das empresas aéreas no aeroporto, pode-se dizer que há flexibilidade em relação ao tamanho da área que uma determinada empresa deverá ocupar. Assim, uma empresa pode, por exemplo, optar por manter uma pequena loja no aeroporto e estabelecer uma rede de lojas fora do sítio aeroportuário, nos centros comerciais das cidades servidas pela empresa. Do ponto de vista do atendimento ao consumidor, essa alternativa de uma rede de lojas com maior capilaridade pode até ser mais interessante, evitando que o consumidor tenha que se deslocar até o aeroporto apenas para comprar, reservar ou remarcar passagens aéreas. Outra alternativa seria ter uma campanha mais agressiva de venda de passagens pela Internet, o que também reduz o tamanho de área necessária para esse atividade no aeroporto. Espera-se, assim, que com a nova resolução haja uma otimização do uso das áreas aeroportuárias.</p>	<p>Marcos Azevedo (Air France e KLM)</p>
<p>Art. 5º (...) § 2º Nos aeroportos que, nos termos da regulamentação em vigor, operam no limite de sua capacidade operacional nos dias úteis, são vedadas: (...) VI – instalação de escritório administrativo <b>operacional</b>.</p> <p><u>Solicitação:</u></p> <p>Necessidade de esclarecimento do parágrafo e dos seus incisos, considerando que não constam das justificativas da ANAC menção a respeito.</p> <p><u>Justificativa:</u></p> <p>Necessidade de fixar a natureza das atividades a serem desenvolvidas no escritório administrativo, confirmando tratar-se de ambiente que envolva</p>	<p>INFRAERO</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>diretamente o despacho e recebimento dos vôos (check-out).</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> A inclusão sugerida é desnecessária, pois a tendência, com a nova regulamentação, é de que as atividades menos importantes estejam cada vez menos presentes nos aeroportos, de modo a possibilitar espaço comente para as atividades imprescindíveis à operação das empresas aéreas. Quanto à solicitação, o parágrafo a ser esclarecido foi excluído da Resolução em virtude das contribuições recebidas.</p>	
<p><u>Área destinada à venda de passagens, reservas e informações:</u></p> <p>O texto da atual resolução suprimiu a área destinada à “venda de passagens, reservas e informações” daquelas que seriam obrigatoriamente disponibilizadas às companhias aéreas pelo administrador aeroportuário.</p> <p><u>Área destinada aos serviços de telecomunicações e meteorologia:</u></p> <p>Houve supressão da área destinada aos serviços de telecomunicações e meteorologia como obrigatoriamente disponibilizada pelo administrador aeroportuário. Segundo a ANAC, espera-se que o tratamento até agora dado a essas áreas continue vigorando para as áreas administrativas indispensáveis da nova proposta de Resolução.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> O art. 5º da Resolução é baseado no art. 40 do CBA, o qual não inclui as áreas sugeridas pela contribuição. Além disso, ainda que a disponibilização de áreas para vendas de passagens, reservas e informações seja importante para a operação das empresas aéreas no aeroporto, pode-se dizer que há flexibilidade em relação ao tamanho da área que uma determinada empresa deverá ocupar. Assim, uma empresa pode, por exemplo, optar por manter uma pequena loja no aeroporto e estabelecer uma rede de lojas fora do sítio aeroportuário, nos centros comerciais das cidades servidas pela empresa. Do ponto de vista do atendimento ao consumidor, essa alternativa de uma rede de lojas com maior capilaridade pode até ser mais interessante, evitando que o consumidor tenha que se deslocar até o aeroporto apenas para comprar, reservar ou remarcar passagens aéreas. Outra alternativa seria ter uma campanha mais agressiva de venda de passagens pela Internet, o que também reduz o tamanho de área necessária para esse atividade no aeroporto. Espera-se, assim, que com a nova resolução haja uma otimização do uso das áreas aeroportuárias.</p>	Murillo Marques (EMIRATES)
<p><u>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</u></p> <p><i>Art. 5º O administrador aeroportuário, observados, no que aplicável, o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e a regulamentação referente à adequação do serviço, disponibilizará às empresas que</i></p>	Renato Cianflone (Digex Aircraft Maintenance S. A.)



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

*explorem ou pretendam explorar serviço aéreo público, nos termos e condições estabelecidos nesta Resolução, as áreas destinadas a:*  
*I - despacho de aeronaves, passageiros e respectivas bagagens (check-in);*

*II - recebimento e despacho de carga e de bens transportados por aeronaves;*

*III - carga e descarga de aeronaves;*

*IV – Manutenção de Aeronaves, nível linha.*

*V – Manutenção de Aeronaves, nível revisão.*

*VI – Hangaragem de Aeronave.*

*VII – Distribuição de Óleo e Combustível.*

*§ 1º As áreas mencionadas nos incisos I, II e III poderão ser disponibilizadas às empresas que prestem serviços auxiliares de transporte aéreo no aeroporto, enquadradas no art. 102 da Lei nº 7.565, de 1986.*

*§ 2º As áreas mencionadas nos incisos IV, V e VI poderão ser disponibilizadas às empresas homologadas para manutenção, revisão e reparo de aeronaves, de acordo com o art. 101 da Lei nº 7.565, de 1986.*

*§ 3º O administrador aeroportuário designará previamente, desde que existam áreas disponíveis no perímetro do aeródromo, áreas destinadas à construção de hangares de manutenção no projeto de novos aeroportos, ou nos aeroportos atuais quando houver área disponível, para serem exploradas por concessionários de serviço aéreo público ou por oficinas de manutenção homologadas*

*§ 4º Nos aeroportos que, nos termos da regulamentação em vigor, operam no limite de sua capacidade operacional nos dias úteis, é vedada a operação de empresas de serviços aéreos especializados.*

*§ 5º A disponibilização de áreas para a exploração dos serviços mencionados nos incisos deste artigo ficará condicionada às empresas manterem, no mínimo, a cobertura e os limites de seguro, como estabelecidos abaixo:*

*I - Responsabilidade Comercial Geral de um e meio milhão de dólares - que inclua danos pessoais e danos materiais em todas as suas dependências, produtos vendidos e serviços prestados, equipamentos rodantes especializados (rebocados ou não), e responsabilidade contratual.*

*II - Responsabilidade Veicular de acordo com os prêmios normalmente praticados pelo mercado – que inclua danos pessoais e danos materiais para todos os veículos licenciados (próprios, alugados, arrendados ou emprestados).*

*III - Responsabilidade de Hangar de três milhões de dólares – ou com valor suficiente que cubra os danos materiais para todas as aeronaves que não sejam de propriedade da empresa e que estejam sob os seus cuidados, custódia e controle.*

*IV - Responsabilidade Ambiental de um milhão de dólares – que inclua responsabilidade por danos materiais, danos pessoais e danos ao meio-ambiente resultante de um súbito e acidental lançamento de material poluente, e que cubra os custos com a limpeza e/ou reparo*



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

*dos danos.*

Justificativa:

1. **Corrigir** o inciso V, **abrigo de aeronaves** para “hangaragem de aeronaves” caso a intenção seja a de posicionar uma aeronave sob um teto, para serviço ou proteção.

**Motivo:** O termo é mais apropriado, e é como o serviço é comercializado. Na seqüência, e considerando que a definição seja aceita, esta atividade é uma atividade típica de Manutenção de Aeronave, uma vez que o reboque de aeronaves e a hangaragem constam dos manuais do fabricante e devem ser realizadas segundo o RBHA 43 e, conseqüentemente, deve ser feita por uma oficina de manutenção homologada ou pela própria empresa aérea.

Na aceitação da Hangaragem como uma atividade de Manutenção de Aeronave, proponho o reposicionamento do inciso como inciso VI, para melhor visualização.

2. **Excluir** o inciso VI, instalação de escritório administrativo, do artigo 5º;

**Motivo:** Considerando que para realizar quer sejam os Serviços Operacionais quanto os Serviços de Proteção provistos (sic) na IAC 163-1001A, a Distribuição de Óleo e Combustível, ou a Manutenção de Aeronave, uma empresa necessitará de área de escritório poder funcionar adequadamente e de acordo com as leis municipais, estaduais e federais, e os regulamentos da Anac.

3. **Incluir** o inciso I, despacho de aeronaves, passageiros e respectivas bagagens (*check-in*), e excluir o inciso VI, no §1º.

**Motivo:**

a. Inclusão: As atividades listadas no inciso I constam na IAC 163-1001A e são regidas pelo artigo 102 da Lei nº 7.565, de 1986, da mesma forma como são as atividades listadas nos incisos II e III deste artigo. Todas são contempladas como serviços auxiliares de transporte aéreo e podem ser realizadas por uma empresa ESATA, quando sua autorização de funcionamento pela autoridade aeronáutica assim as preceitua.

b. Exclusão: Ver item 2 acima.

4. **Corrigir** o inciso IV, manutenção de aeronaves e serviços correlatos, removendo do texto “e serviços correlatos”.

**Motivo:** Todo e qualquer serviço de Manutenção de Aeronaves está inteiramente definido nos manuais de manutenção do fabricante da aeronave. O que não consta desses manuais **não** é considerado serviço de manutenção. Portanto, a se manter “e serviços correlatos” no texto, a abrangência ampla do seu significado permitirá tergiversações e oportunidades para o cometimento de equívocos.

5. **Incluir**, como incisos IV e V os dois níveis atualmente existentes para manutenção de aeronave: manutenção de linha; e manutenção de



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

revisão. Ambas são mandatórias para todas as aeronaves e fazem parte do Programa de Manutenção do fabricante da aeronave. A Manutenção de Linha abrange: (a) inspeções de pré-vôo, (b) inspeções diárias; (c) cheques A; e (d) cheques B. Todas devem ser realizadas entre um pouso e uma decolagem, em todas as aeronaves.

A manutenção de Revisão abrange: (a) cheques C; e (b) Cheques D. A manutenção de linha, como o próprio nome diz, é realizada na linha, ou seja, na rampa do aeroporto.

É uma manutenção leve e de duração de trinta minutos a duas horas. A manutenção de revisão é realizada em hangar. É uma manutenção pesada e de duração de um a dois meses.

**Motivo:** Diante de tanta diferença em duração, recursos materiais e pessoais, e tipos de instalação necessários para os dois níveis de manutenção, proponho incluir os dois níveis de manutenção nesta Proposta de Resolução porque haverá aeroportos que poderão ou não dispor de recursos para uma ou outra, ou para ambas as atividades.

6. **Incluir**, como §2º o texto: “As áreas mencionadas nos incisos IV, V e VI poderão ser disponibilizadas às empresas homologadas para manutenção, revisão e reparo de aeronaves, de acordo com o art. 101 da Lei nº 7.565, de 1986.”

**Motivos:**

- a. Para melhor situar atividade de **Manutenção de Aeronave** perante o Código Brasileiro de Aeronáutica como regida pelo artigo 101 da Lei nº 7.565, de 1986;
- b. À exemplo do parágrafo primeiro, para deixar claro que as atividades dos incisos IV, V e VI são vinculadas ao Sistema da Indústria Aeronáutica, e não a serviços auxiliares.
- c. Embora essas atividades possam ser realizadas por uma empresa exploradora de serviço aéreo público, ela também pode ser realizada por uma oficina homologada pelo RBHA 145.

7. **Excluir** o inciso I do parágrafo 2 - a implementação e a utilização específica de hangares para manutenção de aeronaves - e dar nova redação, como outro parágrafo: “§ 3º O administrador aeroportuário designará previamente, desde que existam áreas disponíveis no perímetro do aeródromo, áreas destinadas à construção de hangares de manutenção no projeto de novos aeroportos, ou nos aeroportos atuais quando houver área disponível, para serem exploradas por concessionários de serviço aéreo público ou por oficinas de manutenção homologadas”.

**Motivos:** Não há como se vincular a autorização de construção de hangares de manutenção ao limite operacional de um aeroporto. Um hangar de manutenção irá requerer da administração do aeroporto uma movimentação ínfima de aeronaves. Aeronaves que para lá forem movimentadas lá permanecerão de um a dois meses, no mínimo, sem interferir com a operação do aeroporto. A existência de um hangar está relacionada, definitivamente, à disponibilidade de área no perímetro do aeroporto.



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

8. **Incluir**, como inciso VII no artigo 5º - “Serviços de Distribuição de Óleo e Combustível”.

**Motivo:** A atividade de comercialização de óleo e de combustível está enquadrada na Portaria 774, mas foi esquecida nesta Proposta de Resolução. No entanto, sabemos que tais serviços são essenciais para a operação de um aeroporto.

9. **Incluir**, como Parágrafo 3 da forma como sugerida, para cumprir o parágrafo único do Art. 281 da Lei nº 7.565, de 1986, e pelas razões abaixo apresentadas:

a. O valor de um milhão e meio de dólares para responsabilidade civil é o valor mínimo de seguro requerido pela IATA em contratos de empresas ESATA e oficinas de Manutenção, que oferecem respectivamente, ground handling e manutenção de linha para operadores aéreos.

b. Fazer com que as empresas prestadoras de serviço nos aeroportos não consigam judicialmente tornar os administradores de aeroporto e/ou seus próprios clientes solidária e subsidiariamente responsáveis pela sua falta.

c. Prevenir o passivo com o meio-ambiente potencialmente direcionado ao administrador do aeroporto.

d. Assegurar que os serviços oferecidos pelo administrador do aeroporto às empresas aéreas que operam no seu aeroporto são realizados por empresas responsáveis pelos seus atos e pela sua operação.

e. Atrair, como prestadores de serviço interessados em obter áreas em aeroportos, somente empresas de qualidade e com recursos para cobrir eventuais despesas indenizatórias.

f. Corrigir o equívoco do artigo 9.6 da IAC 163-1001A, no que tange a veículos, que confunde equipamentos autopropulsados ou rebocados de empresas de ground handling (caminhões reabastecedores e de catering, escadas, fontes de força, QTU, QTA, etc) que necessitam se aproximar criticamente de aeronaves, com veículos ordinários que transitam somente pelas vias de circulação do aeroporto.

**ANÁLISE DA ANAC:**

Sugestão parcialmente acatada: foi excluído o § 2º do art. 5º, em virtude das contribuições recebidas.

Por sua vez, a ausência de menção ao tipo de manutenção confere caráter mais abrangente ao dispositivo, englobando, assim, tanto a manutenção de linha como a de revisão. Portanto, não é necessária a inclusão dos incisos IV e V sugeridos.

Do mesmo modo, hangaragem e abrigo de aeronaves podem ser considerados sinônimos, o que torna desnecessária a inclusão sugerida – sendo a segunda mais conveniente por ser mais compatível com a terminologia adotada pelo CBA.

No que tange ao último inciso sugerido, a proposta de Resolução de fato altera o tratamento dado às áreas de abastecimento. Todavia, há de se considerar que as empresas prestadoras de serviços e fornecedoras de combustível às companhias aéreas são relevantes ao



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>desenvolvimento da atividade-fim do aeroporto – argumento sustentado pela própria contribuição. Assim, é esperado que o administrador aeroportuário leve em consideração essa importância, podendo praticar políticas de preços que incentive a instalação dessas empresas – sob pena de ter a operação no aeroporto prejudicada. Por fim, o § 5º sugerido dispõe sobre matéria que não é objeto da Resolução em análise.</p>	
<p><u>Texto sugerido:</u></p> <p>No inciso IV do artigo 5º, modificar texto como: IV – Manutenção de Aeronaves, nível linha V – Manutenção de Aeronaves, nível revisão Como parágrafo 2 – acrescentar o texto: As áreas mencionadas nos incisos IV e V poderão ser disponibilizadas às empresas homologadas como oficina de manutenção, enquadradas no art. 101 da Lei nº 7.565, de 1986</p> <p><u>Justificativa:</u></p> <p>Art. 102. São serviços auxiliares: I - as agências de carga aérea, os serviços de rampa ou de pista nos aeroportos e os relativos à hotelaria nos aeroportos; II - os demais serviços conexos à navegação aérea ou à infra-estrutura aeronáutica, fixados, em regulamento, pela autoridade aeronáutica. § 1º (Vetado). § 2º Serão permitidos convênios entre empresas nacionais e estrangeiras, para que cada uma opere em seu respectivo país, observando-se suas legislações específicas.</p> <p>As empresas ESATAS e os administradores dos aeroportos confundem o texto do parágrafo I, artigo 102 da Lei 7.565 e traduzem os serviços de rampa ou de pista como sendo serviços terceirizados de manutenção, no abrigo dessa regulamentação.</p> <p>Usa-se confundir o Atendimento de aeronaves citado no item 3.3.3(e) da IAC 163-1001A, que prevê “coordenação do atendimento das necessidades de abastecimento de combustíveis, de provisões de serviço de bordo (“comissaria”) e de manutenção”, como sendo uma ESATA autorizada a cumprir tarefas de manutenção.</p> <p>No entanto, a manutenção do citado nesse item é bem claro: é coordenação, e não execução, assim como também são coordenados o abastecimento de combustível e a comissária. E em nenhum momento a EXATA executa o abastecimento de combustível numa aeronave e a comissaria. Quem os faz são empresas distintas, assim como a execução da manutenção.</p> <p>As tarefas de manutenção de linha são: inspeções de pré-vôo, trânsito e diárias, além do reboque de aeronaves e qualquer retificação que tenha que ser feita em decorrência dessas inspeções. Todas essas tarefas constam dos manuais de manutenção do fabricante da aeronave e a aeronave só pode ter seu retorno ao serviço aprovado se o serviço tiver sido realizado por mecânicos licenciados pela Anac e o serviço tiver sido feito segundo o RBHA 43, e somente por um empregado de uma</p>	<p>Renato Cianflone (Digex Aircraft Maintenance S. A.)</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>empresa aérea ou por uma oficina de manutenção homologada. Diz o artigo 70 da Lei 7.565: Art. 70. A autoridade aeronáutica emitirá certificados de homologação de empresa destinada à execução de serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos. § 1º Qualquer oficina de manutenção de produto aeronáutico deve possuir o certificado de que trata este artigo, obedecido o procedimento regulamentar. § 2º Todo explorador ou operador de aeronave deve executar ou fazer executar a manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais componentes, a fim de preservar as condições de segurança do projeto aprovado.</p> <p>Portanto, para distinguir mais precisamente as fronteiras de responsabilidades, proponho a presente modificação de texto, de forma a evitar futuros inconvenientes.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> A ausência de menção ao tipo de manutenção confere caráter mais abrangente ao dispositivo, englobando tanto a manutenção de linha como a de revisão. Portanto, não é necessária a inclusão dos incisos IV e V sugeridos. Cabe ressaltar que foi excluído o § 2º, que vedava os hangares exclusivos de manutenção e as empresas de serviços aéreos especializados nos aeroportos que operam no limite de sua capacidade.</p>	
<p>Inserir: VII – Abastecimento de Aeronaves</p> <p>§ 3º Nas áreas mencionadas no inciso VII que já estiverem sendo utilizadas em sistema compartilhado (pool), deverá o administrador aeroportuário, mediante solicitação, permitir o uso da infra-estrutura aeroportuária a empresas de distribuição concorrentes, legalmente habilitadas à comercialização de combustíveis de aviação, em condições comerciais isonômicas às detidas pelas empresas já presentes no pool.</p> <p>I – Caso os investimentos permanentes realizados já estiverem amortizados, ou seja, já sejam de propriedade do aeroporto, o acesso deverá ser negociado diretamente com o gestor aeroportuário; II – Caso os investimentos permanentes ainda não tiverem sido amortizados, mas passados no mínimo cinco anos do seu investimento, sob a supervisão do gestor aeroportuário, a empresa entrante deverá negociar com as empresas já instaladas a remuneração do investimento realizado, em proporção de sua participação no volume do pool e de acordo com o valor histórico dos investimentos já realizados e não amortizados pelos investidores.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Do ponto de vista econômico, e como brevemente destacado pela</p>	<p>Juan Ferrés (Ferrés Consultoria Econômica)</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

justificativa econômica que acompanha a minuta de Resolução, a definição de áreas essenciais de que trata o artigo acima deve observar um potencial *trade off* entre eficiência econômica no mercado relevante a jusante – infra-estrutura de aeroportos – e concorrência nos mercados downstream, de insumos para a aviação e na própria aviação em si.

Nesse contexto, a Anac segregou uma série de atividades que estão relacionadas sobretudo a atividade fim da cadeia produtiva do setor aéreo – a prestação dos serviços de aviação – de outras que estão relacionadas basicamente à atividade de exploração econômica da infra-estrutura em si. Para as primeiras, deu-se a denominação de essencial, e garantiu-se acesso a concorrentes, ao passo que para as segundas, ofereceu-se acesso a áreas em função da disponibilidade de espaço no aeroporto.

Uma breve síntese das mais de trinta manifestações constantes na primeira consulta pública sugere que a grande controvérsia gerada pela consulta pública refere-se a delimitação das atividades que devem compor as atividades essenciais para a competitividade da aviação no recinto e aquelas em que sua presença nos aeroportos da rota em questão são estratégicas para a rentabilidade do próprio empreendimento.

Nesse aspecto, notamos que pelo menos dez agentes distintos apontaram áreas para suprimento de combustíveis como uma atividade fim da atividade aérea, e não para o aeroporto – em particular, de forma distinta, as manifestações da Infraero, Daesp e diversos outros interessados. E, com efeito, é essa a interpretação tida em grande parte da literatura internacional (Betancort e Rendeiro, 1999; Palhares e Espirito Santo; 2001; Pels; Nijkamp e Rietveld; 2003), na regulação de outros países (vide os exemplos europeus em Pels; Nijkamp e Rietveld; 2003 e estadunidense em FAA N<sup>os</sup>: 150/5190-6, 150/5190-6a, 150/5190-7 e 150/5230-4a) e mesmo em diversos estudos levados a cabo pela própria ANAC (vide Fiuza e Pioner, 2009; por exemplo). Tanto é o caso que acesso a combustíveis em aeroportos é matéria de diversas ações e settlements pelo mundo em termos antitruste (vide decisões US VS. Signature Flight Support Corp and AMR Combs, INC; ou acordo no AC Chevron – Phillips, entre outros).

A contribuição aqui proposta é a de oferecer uma metodologia mais adequada para essa definição. Como estamos tratando de potenciais restrições verticais, um mercado deverá ter acesso ao recinto aeroportuário nas condições requeridas pela Resolução se (a) for um insumo direto da atividade aérea; e (b) seu mercado relevante for determinado pelos limites da área aeroportuária ou da rota ao qual seu uso está relacionado.

Não faz sentido que a ANAC determine a abertura de áreas para atividades que podem ser prestadas em diversos aeroportos fora da rota comercial, isto é, que a escolha do local onde realizar a atividade cabe à companhia aérea, sob o risco de elevar o congestionamento de certos aeroportos. Por outro lado, cabe determinar acesso obrigatório às áreas quando não há possibilidade de deslocar significativamente a demanda pelo insumo.

Seguindo esse raciocínio, combustíveis são o principal insumo da atividade aérea, respondendo por entre 20% e 30% dos custos totais da



## Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

aviação, e seu reabastecimento é economicamente viável quase sempre apenas na rota para o qual o avião foi designado.

Nesse sentido, a impossibilidade de acessar os principais aeroportos do país – de onde partem a imensa maioria das rotas comerciais do país, regional, nacional ou de longo curso – inviabiliza a atuação de empresas distribuidoras concorrentes, oferecendo aos detentores desse acesso (ainda que se limite a apenas uma das pernas da rota), ganhos de monopólio decorrentes das barreiras artificiais à entrada verificadas pela verticalização da infra-estrutura com a atividade de suprimento de combustíveis em si.

Da mesma forma, ao inviabilizar a entrada de concorrentes nesses aeroportos centrais, inviabiliza-se o acesso aos aeroportos marginais (pelo custo da rota), limitando o alcance da aviação regional, que necessita desse insumo em condições competitivas para incluir um destino em sua grade de vôos.

Dados do mercado mostram que a concentração no mercado de combustíveis é brutal – apenas duas companhias têm acesso aos principais aeroportos, já em sua maioria congestionados – e seu impacto sobre a dimensão dos aeroportos com acesso competitivo ao mercado de combustíveis tem sido negativa, isto é, tem havido um encolhimento do universo de aeroportos públicos com acesso competitivo de combustíveis – e portanto, uma redução na malha potencial da aviação regional do País.

	% entre os que possuem combustível			Aeroportos com volume	% entre os que possuem combustível		Em nro de pousos e decolagens	% entre os que possuem combustível	
	Total	% do total	NA		do total	que possuem combustível		% do total	que possuem combustível
Total	747	100%	NA	97	13%	NA	1.077	100%	NA
Não possui combustível	473	63%	NA	5	5%	NA	6	1%	NA
Apenas venda granel	87	12%	NA	5	5%	NA	8	1%	NA
Monopólio BR	138	18%	74%	48	49%	55%	196	18%	18%
Distribuidora	53	7%	28%	26	27%	30%	115	11%	11%
Shell	16	2%	9%	8	8%	9%	35	3%	3%
AirBP	2	0%	1%	0	0%	0%	0	0%	0%
Bandeira									
Branca	67	9%	36%	14	14%	16%	46	4%	4%
Duopólio BR	43	6%	23%	33	34%	38%	639	59%	60%
Distribuidora									
+ Shell	31	4%	17%	29	30%	33%	572	53%	54%
Outras	12	2%	6%	4	4%	5%	67	6%	6%
Oligopólio	6	1%	3%	6	6%	7%	229	21%	21%

Elaboração Ferrés Consultoria. Já considera operação Cosan-Shell.

Finalmente, note-se que ao multiplicar infra-estruturas, como é o atual caso, consegue-se inverter o *trade off* acima, incorrendo tanto em ineficiência no uso das áreas aeroportuárias como em duplicação de custos e falta de competitividade no suprimento de combustíveis, de modo que o acesso aos *pools* em situações em que o recinto foi assim estruturado é condição *sine qua non* para a concorrência no mercado de combustíveis de aviação e para a viabilidade de expansão da aviação comercial e da aviação geral.

Usando o critério acima, o acesso a essa infra-estrutura nos aeroportos



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>com maior densidade aérea – em que não estão presentes as preocupações com incentivo a investimentos – resolveria o embate entre eficiência do aeroporto e concorrência no mercado a jusante.</p> <p>Esse mesmo critério caso a caso em outros insumos seria do ponto de vista concorrencial, a forma ao nosso ver mais adequada para delimitar o alcance das áreas que deveriam constar como essenciais na resolução acima.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> O foco da Resolução é regulamentar a alocação de áreas destinadas à utilização pelas empresas de serviço aéreo público. Quanto aos aspectos concorrenciais mencionados na contribuição, a ANAC vai estudar o assunto e, caso considere conveniente, emitir normativo específico.</p>	
<p>Acrescentar: (...) <b>VII – Abastecimento de Aeronaves</b> (...) § 3º As áreas mencionadas no inciso VII, que já estiverem sendo utilizadas em sistema compartilhado (<i>pool</i>), deverá o administrador aeroportuário, mediante solicitação, disponibilizar acesso as empresas regularmente autorizadas pelas autoridades competentes, sendo vedado qualquer tratamento discriminatório, sob as seguintes condições; <b>I –</b> Caso os investimentos permanentes realizados já estiverem amortizados, ou seja, já são de propriedade do aeroporto, o acesso deverá ser negociado diretamente com o gestor aeroportuário; <b>II –</b> Caso os investimentos permanentes ainda não tiverem sido amortizados a empresa entrante deverá negociar com as empresas já instaladas e remuneração do investimento realizado, proporcional a sua participação sob a supervisão do gestor aeroportuário, no intuito de acomodar de forma equânime todas as empresas solicitantes; <b>III –</b> Nos aeroportos que operam no limite de sua capacidade operacional e não havendo disponibilidades de áreas para a instalação de novas empresas que desejam prestar os serviços de abastecimentos de aeronaves, deverá o gestor aeroportuário reverter à utilização das áreas de uso exclusivo para uso compartilhado desde que, os investimentos permanentes estejam devidamente amortizados, adotando a mesma metodologia dos incisos I e II do § 3º.</p> <p>Justificativa: De acordo com o previsto na legislação em vigor (Lei 5332 de 11/Out/1967, Lei 7565 de 19/Dez/1986 e Lei 11182 de 27/Set/2005) a ANAC deve regular e fiscalizar a infraestrutura aeroportuária, principalmente no que tange a distribuição e utilização de áreas aeroportuárias destinadas às concessionárias dos serviços aeronáuticos ou serviços pertinentes a aviação, dentre eles o <b>abastecimento de combustíveis para aeronaves.</b></p> <p>Sendo que tal intervenção deve, simplificar e flexibilizar a regulamentação vigente, concedendo maior liberdade para o gestor aeroportuário e os concessionários negociarem os preços e as características de cada área utilizada, tendo sempre em vista a garantia do acesso da maior quantidade possível de empresas no aeroporto, direcionando seu foco para as atividades mais relevantes à operação de aeronaves e ao transporte aéreo público nos aeroportos.</p>	<p>Marcelo Eduardo de Lima (Gran Petro Distribuidora de Combustíveis Ltda.)</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

O fornecimento de combustíveis de aviação, como é de conhecimento público, representa hoje algo entre (25% e 45%) dos custos totais de uma empresa de transporte aéreo, sendo tal segmento de grande relevância ao desenvolvimento da atividade-fim das empresas aéreas e dos aeroportos.

Diante dos conceitos acima e ainda em consonância com os agentes reguladores internacionais (i.e. **AC FAA N<sup>os</sup>**: 150/5190-6, 150/5190-6a, 150/5190-7 e 150/5230-4a), deve a ANAC considerar como política de não exclusividade para os gestores aeroportuários o direito destes de gerir unilateralmente a distribuição de áreas para esta finalidade, reduzindo o poder de monopólio dos administradores aeroportuários, pois o histórico de acesso as áreas nos principais aeroportos mostra como existe uma grande barreira de entrada para novas empresas neste segmento, permitindo assim à entrada no mercado de combustíveis nos aeroportos de mais empresas com acesso a estas áreas aeroportuárias, sob pena de haver nos aeroportos brasileiros falta de competição no fornecimento de combustíveis, comprometendo ainda mais o segmento aeronáutico.

Ainda nesta ótica deve a ANAC, considerar que a atividade de fornecimento de combustíveis de aviação dentro dos aeroportos, além de ser essencial ao desenvolvimento das empresas aéreas, é uma atividade operacional que é regida também por normas técnicas (NBR ABNT 9719 de Jul/1997, NBR ABNT 13.310 de Mar/1995), de combate a incêndios (NBR ABNT 12.285 de Abr/1992), controle de qualidade (NBR ABNT 15.216 de Mai/2005) e de meio ambiente e que devem estar dentro dos requisitos de segurança dos administradores aeroportuários para preservar as empresas aéreas e seus usuários.

É importante destacar que as instalações de combustíveis de aviação (PAA – Parque de Abastecimento de Aeronaves) e os “sistemas de hidrantes” que interligam os PAA’s até os pátios de estacionamento de aeronaves, na grande maioria dos aeroportos no mundo são de uso compartilhado entre as empresas fornecedoras de combustíveis, pois estas instalações envolvem grandes investimentos que ficam incorporados ao ativo do aeroporto, ou seja, estas benfeitorias são permanentes no aeroporto e de difícil duplicação, portanto, estes sistemas não podem ser de utilização exclusiva de poucas empresas, evitando a utilização desnecessária de várias áreas aeroportuárias (1,2,3 ou até mesmo 4 áreas dentro de um mesmo aeroporto) muitas vezes áreas estas escassas.

O compartilhamento destas áreas entre concorrentes constitui-se uma forma de promoção do princípio constitucional da livre concorrência, uma vez que, além de reduzir o poder de monopólio do administrador aeroportuário, reduz barreiras à entrada no mercado de áreas aeroportuárias e permite que as empresas de transporte público tenham acesso a preços dos combustíveis mais competitivos, além de uma importante alternativa para a redução de custos com a utilização de poucas áreas aeroportuárias, e mais do que atender às reais necessidades



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

operacionais para uma distribuição balanceada de áreas, seu principal intuito é evitar que uma só empresa detenha grande quantidade de área no aeroporto, impedindo o ingresso de novas empresas. (observar foto nº 2 abaixo)

É importante registrar que este critério de compartilhamento tem como objetivo evitar que poucas empresas detenham grande quantidade de áreas, não privilegiando as empresas já instaladas frente às possíveis entrantes, além de ser isonômico, não acarreta a criação de barreiras à entrada nos aeroportos com áreas escassas, gerando uma alocação mais eficiente das áreas em aeroportos que operam no limite de sua capacidade, evitando também abuso de poder econômico e as práticas excludentes pela obrigatoriedade da concessão de áreas para utilização compartilhada a qualquer empresa que solicitar, conforme a necessidade, e pela vedação de qualquer tipo de tratamento discriminatório por parte do gestor aeroportuário.

A Proposta de Resolução não deve apenas buscar regulamentar as áreas utilizadas pelas empresas de aviação (transporte aéreo e ESATAS) e pelos órgãos públicos que atuam no aeroporto, pois neles também se desenvolvem atividades que impactam diretamente a atividade-fim do aeroporto e das empresas de transporte aéreo, há de se considerar que as empresas fornecedoras de combustível de aviação às companhias aéreas são relevantes, sendo assim, é esperado que a ANAC leve em consideração essa importância, podendo praticar políticas que incentive a instalação dessas empresas – sob pena de ter a operação nos aeroportos prejudicada e provocar resultados indesejados na política de preços do transporte aéreo público, em função da não oferta competitiva de preços de combustíveis, compatíveis com a realidade de mercado.

Exemplo:

**O Aeroporto de Brasília** mostra como a falta de regulação sobre as áreas aeroportuárias destinadas as empresas fornecedoras de combustíveis de aviação, trazem uma ineficiência e uma distribuição desigual entre os players do mercado de distribuição de combustíveis de aviação vejam as fotos abaixo:

Foto nº 1- PAA's próximo ao pátio da aviação comercial são eles: (01) PAA - Cosan (Ex-Esso, atualmente Shell), sem acesso a rede de hidrante, (01) PAA – Air BP, sem acesso a rede de hidrante e (01) PAA (pool-sistema compartilhado) – BR e Shell com acesso exclusivo a rede de hidrante.

**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900



Foto nº 2: PAA's próximo, ao pátio da aviação geral são eles: (01) PAA Shell e (01) PAA BR (ambos sem rede de hidrante)



Questionamentos:

- 1) Como pode uma empresa aérea, sujeita as instabilidades climáticas, desenvolver suas atividades com segurança se a mesma operar em um aeroporto sem o devido suprimento de combustíveis de aviação? Como ficará o seu planejamento de vôo e alternativas?
- 2) Supondo que um gestor aeroportuário de forma intencional ou não intencional admita no aeroporto apenas uma empresa fornecedora de combustíveis de aviação, sob alegação de otimização das áreas ou ainda alegando que uma única empresa atende a demanda do aeroporto, por ser esta atividade uma atividade comercial (segundo a nova proposta de resolução), como ficará o poder de barganha e os custos operacionais das empresas aéreas que operam no referido aeroporto? Com apenas uma empresa fornecedora de combustível aviação, os preços dos referidos combustíveis estarão sujeitos a ser demasiadamente alto devido à falta de competição? Sim ou Não???



## Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

Abaixo segue alguns diagnósticos feitos pelos agentes regulados pela ANAC acerca do mercado de combustíveis de aviação em Fóruns realizados em 2005 e 2007:

### DIAGNÓSTICO DO 2º FORUM BRASILEIRO PARA O DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL ACERCA DO MERCADO DE COMBUSTÍVEIS



#### “2 – PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS AERONÁUTICOS

##### Principais problemas:

2.1 – Política de preços da Petrobrás para o querosene de aviação

(...)

2.2 – Tributação excessiva sobre os combustíveis aeronáuticos

(...)

#### 2.3 – Margens excessivas praticadas pela rede de distribuição de combustíveis

##### Breve Histórico:

Sabe-se que os preços praticados pelos distribuidores de combustíveis para os operadores da aviação executiva e da aviação geral, nos aeroportos onde operam linhas aéreas regulares, são 50% superiores àqueles praticados para as empresas aéreas. Como não é razoável supor-se que as distribuidoras vendam combustível às empresas aéreas abaixo do custo de compra, é lícito imaginar que elas trabalham com margens abusivas, superiores a 50%, nas vendas aos operadores da aviação executiva e da aviação geral. Como, entretanto, o mercado de combustíveis trabalha em regime de liberdade econômica, sem intervenção governamental ou controle de preços, **deve-se buscar a redução das margens pelo estímulo à competição, hoje limitada por normas técnicas da Infraero que dificultam o acesso de novas empresas ao mercado nos aeroportos sob seu controle.**

##### SOLUÇÃO PROPOSTA:

**A Infraero deve trabalhar para viabilizar a presença, nos aeroportos sob sua administração, de todos os distribuidores de combustíveis aeronáuticos que atendam aos requisitos legais e técnicos para exercer essa atividade, mesmo que isso represente a necessidade de uso de bases principais de armazenagem fora dos sítios aeroportuários, nos casos em que não houver área adequada dentro de seus limites.**

2.4 – Cobrança de CIDE (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico) sobre a gasolina de aviação

(...)

2.5 – Utilização de política de preços similar para o AVGAS e para o QAV

(...)

#### 2.6 – Rede de distribuição insuficiente para atender às necessidades do mercado

##### Breve Histórico:

Com a elevação do preço do AVGAS, e com a conseqüente redução no consumo, **a rede de distribuição do produto vem paulatinamente encolhendo, e hoje já existe dificuldade em encontrar-se o produto em algumas regiões.**

##### SOLUÇÕES PROPOSTAS:

**Deve-se facilitar o processo de licenciamento de empresas que se disponham a distribuir a gasolina de aviação, além de garantir seu acesso aos aeroportos.”**

(extraído dos debates da Sala n. 6 – Aviação Geral, do 2º FORUM BRASILEIRO PARA O DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL ACERCA DO MERCADO DE COMBUSTÍVEIS; 2007; pgs. 46-49; *grifos nossos*)

Considerações:



## Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

Considerando que no mercado de distribuição de combustíveis de aviação existe uma alta concentração devida, dentre outras, pela barreira de acesso ao mercado (áreas nos aeroportos), sendo esta barreira de acesso provocada falta de cumprimento por parte dos gestores aeroportuários das normas legais vigentes (art. 1º da Lei nº 5.332, de 11 de outubro de 1967, o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 e Portaria nº 774/GM-2, de 13 de Novembro de 1997), sob a alegação de que seus planos diretores são antigos e por isto não estavam planejados para mais do que duas áreas destinadas às atividades de abastecimento de aeronaves.

Considerando ainda que em estudos regulatórios encomendados pela ANAC, os especialistas relatam que a falta de competitividade no fornecimento de combustíveis de aviação nos aeroportos geram grandes problemas para as empresas aéreas.

Vejamos abaixo alguns relatos levantados por estes especialistas:

### REGULAÇÃO DE AEROPORTOS: Privatização

Eduardo P.S. Fiuza (DISET/IPEA)

Helena M. Pioner (EPGE/FGV)

(...)

#### Combustíveis

- Combustível é contratado diretamente pelas cias. aéreas, mas depende de o fornecedor ter tanque na área do aeroporto; neste caso a restrição de espaço e/ou concentração de mercado parece ser mais grave que no caso das empresas de groundhandling;
- Concentração do fornecimento de combustíveis, por sua vez, é vantajosa para a Infraero, que licita tanques por valor de aluguel, mais 1% do faturamento. Necessário rever essa regra para facilitar a entrada de novos operadores e combinar com ANP a regulação do preço de combustíveis na refinaria.

Considerando o consumo de combustíveis nos aeroportos (que seguramente são muito superiores nos aeroportos em que há aviação comercial de longo alcance), Fiuza e Pioner (2008)<sup>1</sup>, mesmo para uma delimitação geográfica de mercado relevante imprecisa (unidade da federação) e mais ampla que a verdadeira (recinto aeroportuário), encontraram níveis de concentração bastante elevados.

### **Concentração Estadual no Mercado de Distribuição de AVGAS – 2007 e 2008**

<sup>1</sup> Fiuza e Pioner (2008) “Regulação de Aeroportos – Privatização”, Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas – IPEA, apresentado no Congresso da ANAC.

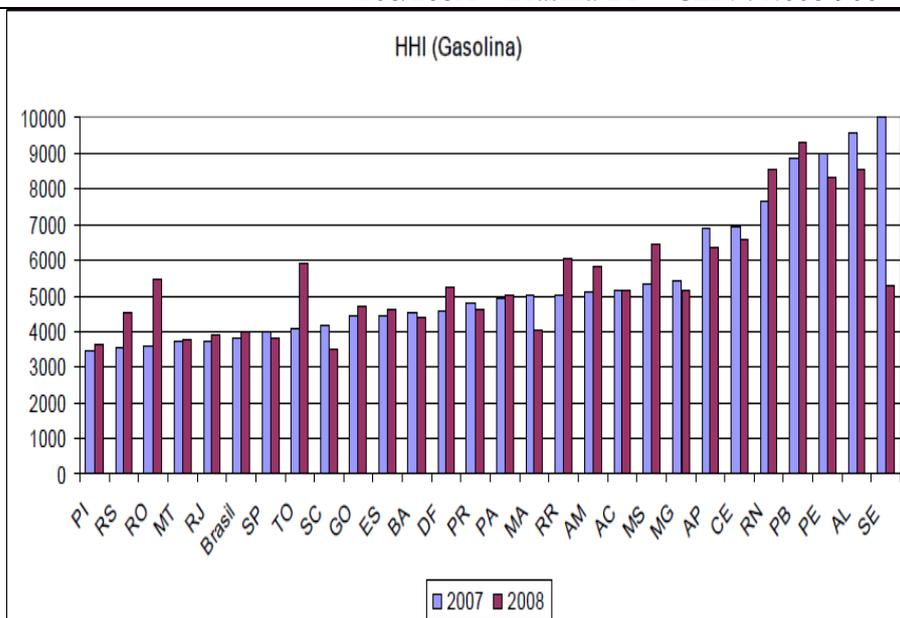


**ANAC**

Agência Nacional de Aviação Civil - Brasil

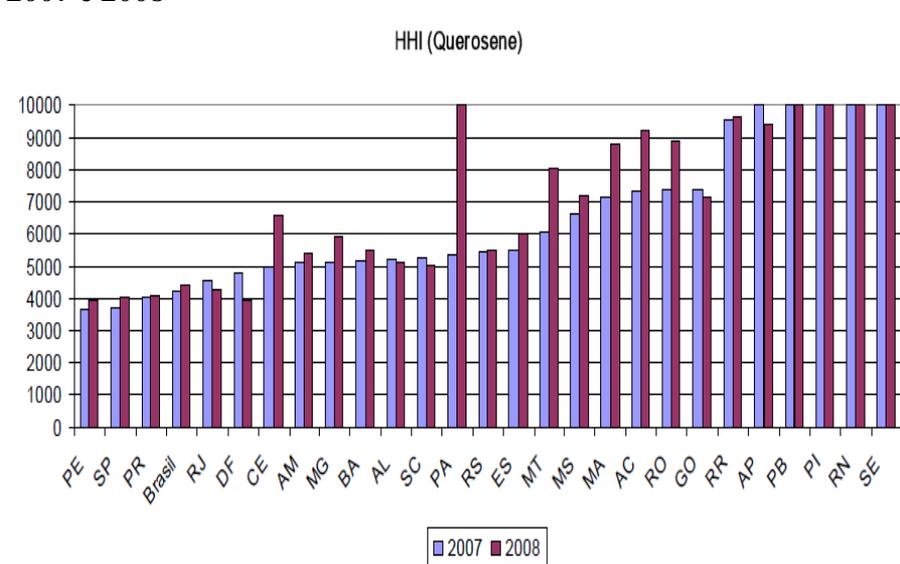
### Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900



Fonte: Fiuza e Pioner (2008), sob dados ANP.

### Concentração Estadual no Mercado de Distribuição de QAV – 2007 e 2008



Fonte: Fiuza e Pioner (2008), sob dados ANP.

### Estudo Econômico Sobre Regulação e Concorrência no Setor de Aeroportos

Publicações dos estudos realizados no âmbito do Projeto BRA/01/801-ANAC-OACI

Eduardo P. S. Fiuza

Helena Martins Pioner

#### 4.2 A Infraero e a competição no fornecimento de combustíveis

(...)

OPA são serviços auxiliares aeroportuários, fornecimento de combustíveis e lubrificantes de aviação e serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos (estes, quando executados



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

pelas próprias companhias aéreas, são classificados como OPE), “desde que necessária sua instalação na área aeroportuária, a juízo da entidade administradora do aeroporto”.

(...)

O fornecimento de combustíveis, embora seja classificado como OPA, tem uma regulação peculiar: o operador aeroportuário cobra 1% da receita de vendas, mais o aluguel, cujo valor é licitado publicamente.

(...)

A logística é um fator que encarece os preços nas regiões remotas; enquanto no Galeão e em Guarulhos o abastecimento dos reservatórios é feito diretamente das refinarias através de querodutos, outros aeroportos (dos maiores) são abastecidos a partir de caminhões-servidores ou (dos menores) por caminhões-tanques. As companhias aéreas acabam abastecendo-se preferencialmente nos aeroportos em que as margens negociadas e/ou as alíquotas do ICMS são mais favoráveis.

**CONCENTRAÇÃO NO MERCADO DE DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEIS DE AVIAÇÃO**

Ferrés & Associados – Consultoria Econômica

Juan Pérez Ferrés

(...)

Com efeito, disso em levantamento próprio mostramos que, do total de 747 aeroportos, aeroclubes e heliportos:

63% ou 473 aeródromos – não contavam com suprimento de combustíveis de aviação.

12% ou 87 aeródromos - possuíam apenas unidades de comercialização de uso particular.

25% ou 187 aeródromos – possuem instalações de combustíveis das distribuidoras ou seus revendedores

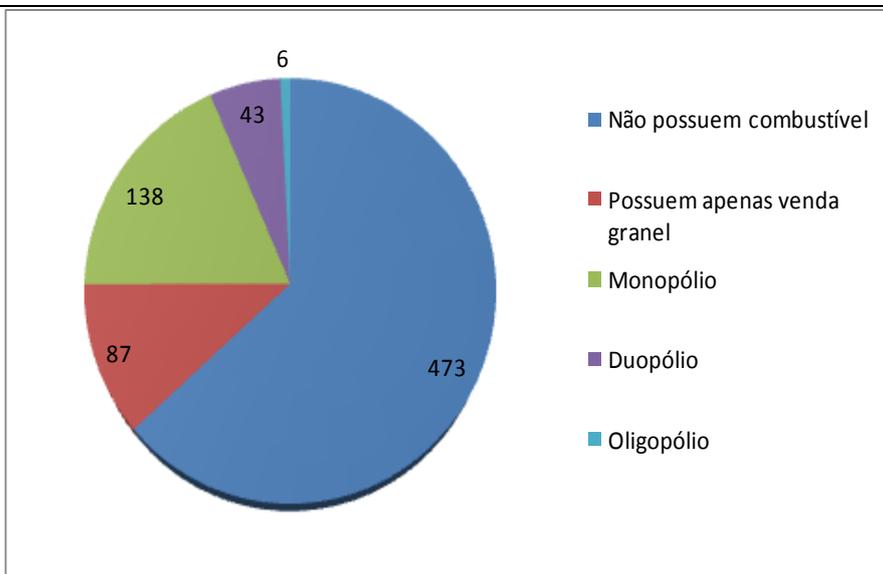
Já no que tange à concorrência, desses 138 locais (18% do total e/ou 73% dos aeroportos que contam com suprimentos de combustíveis de aviação) possuíam apenas uma empresa concorrendo – sendo em 53 aeródromos monopólio da BR Distribuidora e em 16 aeródromos monopólio da Shell Brasil – ao passo que outros 43 locais (6% do total e/ou 23% dos aeródromos que contam com suprimento de combustíveis de aviação) possuem apenas duas distribuidoras competindo – sendo em 31 aeródromos composto pelas empresas Shell e BR Distribuidora. Somente seis aeroportos contam, após o **Ato de Concentração no SBDC 08012.004341/2009-73 (Representados por Shell Brasil Ltda. e Cosanpar Participações S.A.)**, com três competidores e nenhum local apresenta quatro empresas competindo pós, ato de concentração.

**Condição de acesso a combustíveis de aviação – em número de aeroportos**



### Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900



Elaboração Ferrés Consultoria. Já considera operação Cosan-Shell.

#### ANÁLISE DA ANAC:

O foco da Resolução é regulamentar a alocação de áreas destinadas à utilização pelas empresas de serviço aéreo público.

Quanto aos aspectos concorrenciais mencionados na contribuição, a ANAC vai estudar o assunto e, caso considere conveniente, emitir normativo específico.

Resposta da ANAC

#### Artigo 6º

Forma como se encontra na Resolução

Art. 6º As áreas referidas no art. 5º serão distribuídas pelo administrador aeroportuário às empresas que operem no aeroporto para utilização nas seguintes modalidades:

I - utilização compartilhada; ou

II - utilização em exclusividade.

§ 1º O administrador aeroportuário deverá destinar, no mínimo, 10% (dez por cento) das áreas disponíveis para utilização compartilhada pelas empresas que atuem no aeroporto.

§ 2º As áreas para utilização compartilhada serão disponibilizadas às empresas que atuem no aeroporto mediante solicitação e conforme a necessidade, sendo vedado qualquer tratamento discriminatório.

§ 3º A alocação de áreas para utilização em exclusividade, nas áreas especificadas no inciso I do art. 5º, será limitada pela proporção entre a quantidade de assentos ofertados pela empresa no aeroporto e a quantidade total de assentos ofertados no aeroporto por todas as empresas, no período de seis meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade.

§ 4º A alocação de áreas para utilização em exclusividade, nas áreas especificadas nos incisos II a VI do art. 5º, será limitada pela proporção entre a movimentação de aeronaves da empresa no aeroporto e a quantidade total de movimentações no aeroporto por todas as empresas, no período de doze meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade.

§ 5º Verificada a ocorrência de capacidade ociosa de áreas com a destinação prevista no art. 5º, o administrador aeroportuário deverá disponibilizá-las, observando a seguinte ordem de prioridade:

I - empresas de serviço aéreo público, dispensando as condições previstas nos §§ 3º e 4º acima,



## Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

observando-se no que aplicável o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986;

II - empresas que prestam serviços a explorador de aeronave.

§ 6º Nos casos de comprovada ociosidade na utilização das áreas referidas no art. 6º por parte da empresa de serviço aéreo público poderá o administrador aeroportuário proceder à redistribuição total ou parcial da área.

### Contribuições

§ 4º A alocação de áreas para utilização em exclusividade pelas empresas que explorem serviço aéreo público regular, nas áreas especificadas nos incisos II a VI do art. 5º, será limitada pela proporção entre a movimentação de aeronaves da empresa no aeroporto e a quantidade total de movimentações no aeroporto por todas as empresas, no período de doze meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade.

§ 5º A alocação de áreas para utilização em exclusividade pelas empresas que explorem serviço aéreo público não-regular, nas áreas especificadas nos incisos II a VI do art. 5º, será limitada pela proporção entre a movimentação de aeronaves da empresa no aeroporto e a quantidade total de movimentações no aeroporto por todas as empresas que explorem serviço aéreo público não-regular, no período de doze meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade.

§ 6º A alocação de áreas para utilização em exclusividade pelas empresas que explorem serviço auxiliar de transporte aéreo, enquadradas no art. 102 da Lei nº 7.565, de 1986, ou seja, empresas que prestem (i) serviços auxiliares aeroportuários, (ii) serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, (iii) serviços de abrigo de aeronaves de terceiros e (v) dos serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos, nas áreas especificadas nos incisos II a VI do art. 5º, será limitada pela proporção entre a movimentação de aeronaves pela empresa no aeroporto e a quantidade total de movimentações no aeroporto por todas as empresas que explorem serviço auxiliar de transporte aéreo, no período de doze meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade.

§ 7º Verificada a ocorrência de capacidade ociosa de áreas com a destinação prevista no art. 5º, o administrador aeroportuário deverá disponibilizá-las, observando a seguinte ordem de prioridade:

I - empresas de serviço aéreo público regular, dispensando as condições previstas nos §§ 3º e 4º acima, observando-se no que aplicável o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986;

II - empresas de serviço aéreo público não-regular, incluindo empresas de transporte aeromédico, dispensando as condições previstas no § 5º acima, observando-se no que aplicável o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986;

III - empresas de serviço auxiliar de transporte aéreo, enquadradas no art. 102 da Lei nº 7.565, de 1986, ou seja, empresas que prestem (i) serviços auxiliares aeroportuários, (ii) serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, (iii) serviços de abrigo de aeronaves de terceiros e (v) dos serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos, dispensando as condições previstas no § 6º acima, observando-se no que aplicável o art. 40 da

Fernando Santos (SNETA); Eduardo Lins Clark Ribeiro (MICROLEVE COMERCIO E INDUSTRIA LTDA); Sonia Maria Dos Santos (Aristek Comércio Aeronáutico Ltda.); Ricardo Nogueira (Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG); Julio Banov Junior (TAM Aviação Executiva e Táxi Aéreo S.A.); Ricardo Telles Assad (Maricá Táxi Aéreo Ltda.); Fernanda Barros da Rocha Soares (Líder Táxi Aéreo S/A – Air Brasil); Alessandra Aredo Coutinho Abrao (Voar Aviacao Ltda.); José Dilson Pessoa Araujo (Uirapuru Taxi Aereo Ltda.); Antonio Ronaldo Cunha Castro (ETA – Empresa De Taxi Aéreo); Caetano Araujo (AAC – Avjet Aircraft Components Serviços Aéreos Especializados); Gustavo Henrique Albrecht (HELISTAR TAXI AEREO LTDA); Erineu Fernandes Esteves (Flamingo Táxi Aéreo



## Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986;

IV - empresas que prestam serviços a explorador de aeronave.

Justificativa:

Os critérios de alocação de áreas aeroportuárias estabelecidos nos parágrafos 3º e 4º são pertinentes exclusivamente às empresas de transporte aéreo regular, não alcançando as empresas de transporte aéreo não-regular (táxi aéreo), de serviços auxiliares aeroportuários para aeronaves próprias e de terceiros, de serviços de abrigo de aeronaves de terceiros e de serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos. Tais critérios devem privilegiar a eficiência da infra-estrutura aeroportuária, conforme os parâmetros sugeridos nos parágrafos a serem incluídos (5º e 6º).

Por outro lado, os critérios de alocação de áreas aeroportuárias ociosas, estabelecidos no artigo 6º devem contemplar as empresas de transporte aéreo não-regular (táxi aéreo), de serviços auxiliares aeroportuários para aeronaves próprias e de terceiros, de serviços de abrigo de aeronaves de terceiros e de serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos.

### ANÁLISE DA ANAC:

A contribuição não expõe os motivos para considerar o critério de movimentação de aeronaves não aplicável às empresas de aviação geral.

Esse critério parte da premissa de que a área necessária para a empresa é diretamente relacionada ao seu nível de operação no aeroporto e, principalmente, visa evitar excessiva concentração de áreas destinadas a poucas empresas – normalmente as maiores, que possuem maior disponibilidade a pagar por áreas exclusivas.

Ademais, pode-se considerar que o critério privilegia a eficiência na utilização da infraestrutura aeroportuária, uma vez que prioriza empresas que transportam maior quantidade de passageiros, carga e aeronaves, aumentando o produto final do aeroporto para a sociedade.

Por fim, é desnecessária a adoção de um critério de priorização, entre as empresas de transporte aéreo público, para a distribuição de áreas em aeroportos que apresentem ociosidade (como o sugerido), afinal a própria existência de áreas ociosas indica que o aeroporto não possui problemas de acesso, podendo ser dispensados mecanismos regulatórios que visem garanti-lo. O critério ora existente tem o intuito de estimular a presença nos aeroportos de empresas que atuem diretamente na prestação de serviços aéreos públicos, de modo a reservar a estes serviços aquela infraestrutura.

Sugestão de exclusão do Art. 7º com a consolidação dos termos em nova redação do Art. 6º: **Art. 6º. As áreas referidas nos arts. 2º, 4º e 5º serão distribuídas pelo administrador aeroportuário, obedecido o respectivo Plano Diretor e a legislação aeronáutica específica, adequando às disponibilidades existentes, para o desempenho das atividades citadas nos artigos acima, visando o desenvolvimento da**

Ltda); Caroline Telles (Lasa Prospecções S. A.); Luis Roberto da Silva (América do Sul Táxi Aéreo Ltda); Breno Andrade Patrus (Just in Air Táxi Aéreo Ltda); Eduardo Tadeu de Aquino Falcão (Aeróleo Táxi Aéreo S. A.); Luiz Roberto Vilella (SETE Linhas Aéreas LTDA); Flavio José de Vasconcellos Pires (Banco Safra SA); Horus Financeiro; Antonio Ronaldo Cunha Castro (ABRAA e Helimed Aero Táxi Ltda); Mario Leci (JAD Táxi Aéreo); Paulo Carvalho (ABC Táxi Aéreo); Abrão Junior (Quick Manutenção de Aeronaves); Marcio Fonseca (AERO STAR TAXI AEREO); Paulo Martins (J.P. Martins Aviação); Licurgo Filho (ALIANÇA AVIAÇÃO e DIAMOND AVIAÇÃO); Olavo Vieira (Hangar Fountoura; ACECAM); Décio Galvão (BHS – Brazilian Helicopter Services Táxi Aéreo); José Filho (Terral Táxi Aéreo)

Reginaldo Moreira (ACIA-RJ)



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

**aviação civil em geral.**

§ 1º Qualquer dos serviços mencionados nos arts. 2º, 4º e 5º poderá ser operado em “pool” pelas empresas de transporte aéreo, prestadora de serviços aeronáuticos e correlatos, ou que abrigam aeronaves, com a finalidade de atenderem suas necessidades.

§ 2º A utilização, compartilhada ou eventual, do sistema de “check-in” será cobrada por hora ou fração de hora, negociada entre a administração do aeroporto e os operadores do sistema, aprovada pela entidade administradora do aeroporto.

§ 3º As áreas citadas nos arts. 2º, 4º e 5º limitam-se, àquelas necessárias ao funcionamento dos serviços correspondentes.

§ 4º A utilização de áreas, de edifícios, de instalações, de equipamentos, de facilidades e de serviços de um aeroporto será objeto de contrato de concessão de uso ou convênio, a ser firmado entre o interessado e a entidade administradora do aeroporto.

Ao contrário do disposto no § 2º, do Art. 6º, o tratamento proposto para utilização de áreas compartilhadas ou em exclusividade, inclina ao entendimento de ato discriminatório, vez que irá privilegiar as empresas que deter maior poder econômico, com isso ferindo o § 1º, do Art. 36, do C.B.Aer., o qual visa assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional, possibilitando o fomento da aviação civil em geral, de serviços aeronáuticos e correlatos em condições de igualdade pelas empresas que desejarem atuar e investir nesse seguimento especializado.

**ANÁLISE DA ANAC:**

O § 2º do art. 6º tem por objetivo evitar que empresas desistam de operar em determinados aeroportos por conta de ausência de área, apesar de reunir todas as condições operacionais para tanto.

Por sua vez, o critério do *capacity share*, instituído pelos §§ 3º e 4º do art. 6º, visa garantir áreas suficientes a empresas que mantêm operações no aeroporto, ao mesmo tempo em que tentar evitar excesso concentração de áreas destinadas a poucas empresas.

Deve-se sempre ter em mente que as áreas aeroportuárias são escassas e, assim, é impossível garantir a todas as empresas a quantidade que julgam suficientes para si próprias. Neste cenário, busca-se permitir o acesso de toda empresa que deseje (e reúna condições de) operar no aeroporto, sem prejudicar as que nele já operam.

“§ 1º O administrador aeroportuário deverá destinar, no mínimo, 10% (dez por cento) das áreas disponíveis para utilização compartilhada pelas empresas que atuem no aeroporto *com exceção das áreas edificadas externas e adjacentes ao sítio aeroportuário*”.

(...)

Luiz Octavio Leite  
Bitencourt (Aeromax  
Consultoria  
Empresarial Ltda);  
Wagner Canhedo



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>§ 4º A alocação de áreas para utilização em exclusividade, nas áreas especificadas nos incisos II a VI do art. 5º, será limitada pela proporção entre a movimentação de aeronaves da empresa no aeroporto e a quantidade total de movimentações no aeroporto por todas as empresas, no período de doze meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade.</p> <p>Justificativas quanto à sugestão de alteração no § 1º:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. <b>Na questão de segurança operacional:</b> Com o advento das áreas compartilhadas como ficarão definidas as questões de acessos à área restrita e a responsabilidade civil em casos de sinistros?</li><li>2. <b>Investimentos:</b> Geralmente são áreas que envolvem investimentos privados (construção de hangares para manutenção de equipamentos e manutenção de aeronaves próprias e de terceiros) e conseqüentemente requer um prazo de amortização do capital investido. No caso de compartilhamento de áreas como ficarão definidas as questões dos investimentos?</li></ol> <p>Justificativa quanto à sugestão de alteração no § 4º:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. As atividades de hangaragem e manutenção de aeronaves próprias e de terceiros (<b>Aviação Geral e Empresas de Táxi Aéreo</b>) necessitam de espaços para realizar as operações de manutenção e testes de motores, atendimento preferencial e abrigo de aeronaves. <b>Limitar o espaço em função de movimentação de aeronaves pode inviabilizar o projeto em função que o objeto proposto dessas empresas é a prestação de serviços e, portanto não está vinculada aos números possíveis de operações.</b></li></ol> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> Quanto ao compartilhamento de áreas (ou à sua possibilidade), trata-se do meio de que as empresas dispõem para diminuir o poder de determinação dos preços do gestor aeroportuário. Desse modo, a companhia que considerar impossível compartilhar determinadas áreas, por motivos de segurança ou quaisquer que sejam, poderá optar pela utilização em exclusividade, devendo, todavia, arcar com seus custos.</p> <p>Com respeito ao critério de área exclusiva máxima, deve-se ter em mente que a infraestrutura aeroportuária é naturalmente limitada, haja vista que os aeroportos encontram limites em sua expansão. Neste cenário, busca-se permitir o acesso de toda empresa que deseje (e reúna condições de) operar no aeroporto, sem prejudicar as que nele já operam.</p>	<p>Azevedo Filho (Brata – Brasília Transporte e Manutenção Aeronáutica S/A)</p>
<p>§ 5º (...)</p> <p><b>I - empresas de serviço aéreo público na modalidade transporte aéreo regular;</b></p> <p><b>II - empresas de serviço aéreo público na modalidade transporte aéreo não regular – táxi aéreo;</b></p> <p><b>III - empresas de serviços auxiliares conexos à infra-estrutura</b></p>	<p>Luiz Roberto Vilella (SETE Táxi Aéreo Ltda.)</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

**aeronáutica – oficina de manutenção;  
IV - empresas de serviços aéreos especializados;  
V – demais empresas que prestam serviços a explorador de aeronave.**

Justificativa:

A redação original não define claramente a ordem de prioridade, dando ensejo a discussão entre empresas classificadas como de serviço aéreo público (regular, não regular), de forma que a sugestão apresentada dá clara ordem de prioridade, não deixando margem à discussão ou interpretações dúbias.

**ANÁLISE DA ANAC:**

É desnecessária a adoção de um critério de priorização, entre as empresas de transporte aéreo público, para a distribuição de áreas em aeroportos que apresentem ociosidade (como o sugerido), afinal a própria existência de áreas ociosas indica que o aeroporto não possui problemas de acesso, podendo ser dispensados mecanismos regulatórios que visem garanti-lo.

§ 1º A ANAC determinará, segundo critérios a serem estabelecidos juntamente com as empresas interessadas, uma área mínima para utilização compartilhada pelas empresas em cada aeroporto.

Justificativa:

Como foi estabelecido esse percentual mínimo proposto de 10%?

Seria interessante fundamentar melhor essa nova metodologia de utilização compartilhada.

O uso compartilhado de posições de check in já é prática adotada em diversos aeroportos brasileiros, pois os funcionários das próprias empresas prestam atendimento aos seus passageiros e, em seguida, liberam o balcão para que outra empresa o faça também.

Como seria o uso compartilhado de áreas de manutenção de aeronaves? Existe algum exemplo prático relativo a essa proposta? Os mecânicos ficariam prontos e aguardando para entrar em ação e sanar uma eventual pane? E os equipamentos ficariam estocados em uma determinada área? E esta área seria então exclusiva da empresa?

Existem muitos detalhes e questionamentos que deveriam ser objeto de um estudo feito com a participação das empresas interessadas e não apenas sob a ótica governamental (ANAC e INFRAERO).

Não seria o caso de se desenvolver um projeto piloto e depois disseminá-lo para outros aeroportos?

Quanto ao percentual mínimo para utilização compartilhada, por que não 9, 12, 15, 20 ou 30%?

Havendo demanda por áreas exclusivas (paga pelas grandes empresas), obviamente o administrador vai optar pelo limite mínimo, em detrimento dos interesses das empresas que não possuem as mesmas condições financeiras para custear áreas exclusivas.

**ANÁLISE DA ANAC:**

Carlos Xavier Bezerra  
Junior



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>Sugestão parcialmente acatada. Diante das dúvidas relativas ao compartilhamento de algumas áreas, foram criados o § 3º do art. 6º e o parágrafo único do art. 12. Ambos os dispositivos têm a finalidade de criar um ambiente de maior governança na distribuição de áreas compartilhadas, permitindo às empresas interessadas participação direta na alocação dessas áreas, bem como garantindo maior transparência ao processo.</p> <p>Quanto à argumentação apresentada, é reconhecido que algumas áreas são mais facilmente compartilháveis que outras – dependendo da disposição das empresas para tanto –, porém não se pode concluir pela inviabilidade de se compartilhar – ex.: existem hangares que são utilizados por mais de uma empresa. Espera-se, assim, que os preços de exclusividade serão menores para as áreas para as quais as empresas demonstrem maior disposição em compartilhar.</p>	
<p>Art. 6º As áreas <b>aeroportuárias essenciais</b> referidas no art. 5º serão distribuídas pelo administrador aeroportuário às empresas que operem no aeroporto para utilização nas seguintes modalidades:</p> <p>I - utilização compartilhada; ou</p> <p>II - utilização em exclusividade.</p> <p>§ 1º O administrador aeroportuário deverá destinar, no mínimo, 10% (dez por cento) das áreas <b>aeroportuárias essenciais referidas no inciso I do art. 5º</b>, disponíveis para utilização compartilhada pelas empresas que atuem no aeroporto.</p> <p>§ 2º As áreas para utilização compartilhada serão disponibilizadas às empresas que atuem no aeroporto mediante solicitação e conforme a necessidade, <b>respeitado o Plano Diretor do Aeroporto</b>, sendo vedado qualquer tratamento discriminatório.</p> <p>§ 3º A alocação de áreas para utilização em exclusividade, nas áreas especificadas no inciso I do art. 5º, será limitada pela proporção entre a quantidade de assentos ofertados pela empresa no aeroporto e a quantidade total de assentos ofertados no aeroporto por todas as empresas, no período de seis meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade.</p> <p>§ 4º A alocação de áreas para utilização em exclusividade, nas áreas especificadas nos incisos II a IX do art. 5º, será limitada pela proporção entre a movimentação de aeronaves da empresa no aeroporto e a quantidade total de movimentações no aeroporto por todas as empresas, no período de doze meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade.</p> <p>§ 5º Verificada a ocorrência de <b>capacidade ociosa</b> de áreas com a destinação prevista no art. 5º, o administrador aeroportuário deverá disponibilizá-las, observando a seguinte ordem de prioridade:</p> <p>I - empresas de serviço aéreo público, dispensando as condições previstas nos §§ 3º e 4º acima, <b>observando-se o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986</b>;</p> <p>II - empresas que prestam serviços a explorador de aeronave.</p> <p>§ 6º Nos casos de comprovada <b>ociosidade</b> na utilização das áreas referidas no art. 6º por parte da empresa de serviço aéreo público poderá o administrador aeroportuário proceder à redistribuição total ou</p>	<p>Apostole Lázaro Chryssafidis (ABETAR)</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>parcial da área.</p> <p><u>Justificativa:</u></p> <p>O dispositivo de compartilhamento de áreas essenciais possui alta relevância para o acesso da aviação regional aos aeroportos, contudo, nem todas essas áreas essenciais têm seu compartilhamento operacionalizado de forma trivial, dependendo das condições de concorrência e alianças das empresas que operem em determinado aeroporto. Dessa forma, propõe-se que as áreas de “check-in” sejam compartilhadas e que as administrações aeroportuárias envidem seus melhores esforços no sentido de evitar que áreas essenciais fiquem ociosas, subaproveitadas ou sejam desviadas para outras atividades, que não aquelas previstas no art. 5º desta resolução. Dessa forma, a administração aeroportuária deverá colocar à disposição das empresas aéreas o Plano Diretor do Aeroporto para que estas possam verificar a destinação das áreas daquele sítio aeroportuário.</p> <p>A “capacidade ociosa” e a “ociosidade” carecem de adequada definição do conceito e de sua aplicação.</p> <p>Finalmente, o Art 40 do CBA não pode ser observado no que for aplicável, mas deve ser a base legal para a destinação das áreas aeroportuárias essenciais. Caso esta posição não reste explícita, o administrador aeroportuário poderá se sentir incapaz ou desobrigado de acatar os preceitos daquele dispositivo legal.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b></p> <p>A terminologia “áreas essenciais” foi extinta na nova proposta de Resolução.</p> <p>No que tange à dispensa de licitação prevista no art. 40 do CBA, observe-se a análise da ANAC para contribuição deste colaborador relativa ao art. 5º.</p> <p>Por fim, áreas ociosas são as que se encontram disponíveis no aeroporto, mas que não são utilizadas, por falta de demanda por parte das potenciais empresas a que se destinariam.</p>	
<p><u>Alteração:</u> Art.6º (...) §5º(...), o administrador aeroportuário <b>poderá</b> disponibilizá-la, (...)</p> <p><u>Justificativa:</u></p> <p><b>Áreas ociosas no aeroporto</b></p> <p>Sugerimos a alteração, pois a empresa deverá ser notificada para restabeleça as atividades nas aéreas chamadas de “ociosas”, uma vez que deverá existir a definição deste sentido, ou seja, de área ociosa, devendo ser aberta concorrência entre as empresas para alocação da respectiva área.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b></p> <p>O § 5º trata de áreas existentes porém não utilizadas por nenhuma empresa. Neste caso, a Resolução determina a sua disponibilização para as empresas ali listadas, de acordo com a demanda.</p> <p>O § 6º, por sua vez, trata de áreas distribuídas às empresas, mas que</p>	<p>Marcela Quental (Ocean Air)</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>não vêm sendo utilizadas. Neste caso, o administrador aeroportuário fica autorizado a proceder à redistribuição.</p>	
<p>Art. 6º As áreas referidas no art. 5º serão distribuídas pelo administrador aeroportuário às empresas que operem no aeroporto para utilização nas seguintes modalidades:</p> <p>I - utilização compartilhada; ou</p> <p>II - utilização em exclusividade.</p> <p>§ 1º O administrador aeroportuário deverá destinar, no mínimo, 10% (dez por cento) das áreas disponíveis para utilização compartilhada pelas empresas que atuem no aeroporto.</p> <p>§ 2º As áreas para utilização compartilhada serão disponibilizadas às empresas que atuem no aeroporto mediante solicitação e conforme a necessidade <b>e tipo de transporte realizado por cada empresa aérea (serviços mistos ou exclusivamente cargueiros)</b>, sendo vedado qualquer tratamento discriminatório.</p> <p>§ 3º A alocação de áreas para utilização em exclusividade, nas áreas especificadas no inciso I do art. 5º, será limitada pela proporção entre a quantidade de assentos ofertados pela empresa no aeroporto e a quantidade total de assentos ofertados no aeroporto por todas as empresas, no período de seis meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade.</p> <p>§ 4º A alocação de áreas para utilização em exclusividade, nas áreas especificadas nos incisos II a VI do art. 5º, será limitada pela proporção entre a movimentação de aeronaves da empresa no aeroporto e a quantidade total de movimentações no aeroporto por todas as empresas, no período de doze meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade.</p> <p><b>I - No caso específico de áreas para terminais de carga aérea (TECA), o critério para alocação será a proporção entre a capacidade oferecida pela empresa no aeroporto para o transporte de carga aérea e a capacidade oferecida no aeroporto por todas as empresas, no período de doze meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade.</b></p> <p><b>§ 5º Não obstante o estabelecido nos §2º e §4º, acima, tendo em vista:</b></p> <p><b>I - as diferentes características dos tipos de carga transportada por empresas que operam aeronaves exclusivamente cargueiras; e</b></p> <p><b>II - as peculiaridades relativas aos diferentes tipos de autorização que são emitidas pela ANAC – “CHETA” para operar serviços mistos (passageiros, carga e mala postal) e “CHETA” para operar apenas serviços de transporte de carga e mala postal, a alocação de áreas relativas a terminais de carga aérea (TECA), tanto para utilização compartilhada como utilização em exclusividade, deve ser objeto de regulamentação específica, a ser expedida posteriormente pela ANAC.</b></p> <p>§ 6º Verificada a ocorrência de capacidade ociosa de áreas com a destinação prevista no art. 5º, o administrador aeroportuário deverá disponibilizá-las, observando a seguinte ordem de prioridade:</p> <p>I - empresas de serviço aéreo público, dispensando as condições previstas nos §§ 3º e 4º acima, observando-se no que aplicável o art. 40 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986;</p> <p>II - empresas que prestam serviços a explorador de aeronave.</p> <p>§ 7º Nos casos de comprovada ociosidade na utilização das áreas referidas no art. 6º por parte da empresa de serviço aéreo público poderá o</p>	<p>Pedro Carvalho (VarigLog)</p>



## Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

administrador aeroportuário proceder à redistribuição total ou parcial da área.

### Justificativa:

Primeiramente, destacamos a importância de se considerar separadamente a capacidade cargueira ofertada por empresas que operam serviços mistos (passageiros, carga e mala postal) e aquela ofertada por empresas que detêm “CHETA” para operar serviços exclusivamente cargueiros e que transportam apenas carga e mala postal.

Assim sendo, a VarigLog deve disputar áreas aeroportuárias apenas com empresas que, igualmente a ela, detenham “CHETA” para operar serviços exclusivamente cargueiros e que transportam somente carga e mala postal, uma vez que a disputa com empresas autorizadas a realizar serviços mistos será considerada desigual, dado que estas detêm acesso também aos terminais de passageiros.

Em segundo lugar, no § 3º do art. 6º, o critério estabelecido para alocação de áreas de *chek-in* é proporcional à “quantidade de assentos ofertados”, ou seja, à capacidade ofertada pelas empresas mistas. Assim sendo, o critério estabelecido no § 4º, para alocação de outras áreas, dentre estas os terminais de carga aérea (TECA), deveria igualmente ser proporcional à capacidade ofertada pela empresa, vis a vis o total da capacidade cargueira ofertada por todas as empresas que operam naquele determinado aeroporto.

Se adotado o critério sugerido na Proposta de Resolução da ANAC, poderemos nos deparar com um fato hipotético de uma empresa que opera duas frequências diárias de serviços mistos com equipamentos de pequeno porte vir a receber uma área para TECA com dimensões superiores à alocada a uma empresa que opera apenas uma frequência diária com aeronave exclusivamente cargueira de grande porte. As características volumétricas e de cubagem das cargas transportadas são completamente distintas e devem ser devidamente levadas em conta na regulamentação do tema.

Neste sentido, o texto relativo ao art. 6º, tanto no que se refere à utilização de áreas compartilhadas, como à utilização de áreas em exclusividade, a nosso ver, deve ser alterado, conforme acima sugerido e regulamentado, posteriormente, pela ANAC.

### **ANÁLISE DA ANAC:**

Sugestão parcialmente acatada. Diante das contribuições recebidas e das pesquisas realizadas, a ANAC considera que a movimentação de cargas é, de fato, o critério mais apropriado para a destinação máxima das áreas de que trata o inciso II – o que ensejou a criação do novo § 5º do art. 6º e a conseqüente renumeração deste.

Quanto aos tipos de certificados e de operação de cada empresa, não se trata de matéria regulamentada pela Resolução em tela. Ou seja, para fins de destinação de áreas vinculadas à exploração de serviço aéreo público, não importa se o certificado de homologação da empresa é exclusivo para o transporte de cargas ou não; são necessários, tão somente, que a empresa explore serviço aéreo público e que utilize a área destinada para o fim preliminarmente acordado.

1) Incluir § 3º no Art. 6º, com a seguinte redação: “Entende-se por utilização compartilhada, a utilização conjunta de área por duas ou mais empresas que explorem ou pretendam explorar serviço aéreo público”.

Marcos Azevedo (Air France e KLM)



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

E renumerar demais parágrafos.

2) Art. 6º, § 4º (§ 5º, após renumeração dos parágrafos) - “A proporção entre a movimentação de aeronaves da empresa no aeroporto e a quantidade total de movimentações no aeroporto por todas as empresas será uma referência para a alocação de áreas para utilização em exclusividade, garantindo-se, porém, a alocação de área mínima considerada suficiente para o desempenho das atividades previstas no Art. 5º, incisos II a V”.

Justificativa:

1) Deve-se considerar como sendo utilização compartilhada aquela utilização em que exploradoras de serviço aéreo, buscando sinergias administrativas, decidem utilizar uma mesma área para operação de seus voos.

2) Existem atividades das exploradoras de serviço aéreo que, pela sua natureza, não podem e não devem ser compartilhadas com outras exploradoras, sob pena de se comprometer a segurança e o sigilo de informações comerciais. Cite-se, por exemplo, necessidade de que exploradoras mantenham arquivos, cofre, peças de avião, sala de reunião, espaço privativo para briefing de tripulação e da equipe de solo, de forma exclusiva.

O critério proposto na resolução parece (sic) ser objetivo, mas leva a distorções e iniquidades. Suponha-se, por exemplo, uma empresa com um voo diário, e uma outra com três voos diários, um de manhã, outro a tarde e outro a noite. Pela regra proposta, a segunda empresa teria direito a um limite de alocação de área igual ao triplo do limite da primeira empresa, sendo que as necessidades são basicamente (sic) as mesmas. As equipes da segunda empresa trabalharão em escala de revezamento, ocupando a mesma área em horários diferentes.

Em razão do exposto, deve-se assegurar às exploradoras de serviço aéreo regular uma área suficiente para desempenho dessas atividades, independentemente do número de movimentações de suas aeronaves.

**ANÁLISE DA ANAC:**

No que tange às dúvidas relativas ao compartilhamento de algumas áreas, foram criados o § 3º do art. 6º e o parágrafo único do art. 12. Ambos os dispositivos têm a finalidade de criar um ambiente de maior governança na distribuição de áreas compartilhadas, permitindo às empresas interessadas participação direta na alocação dessas áreas, bem como garantindo maior transparência ao processo.

Resta salientar, ainda, que se reconhece a maior facilidade de se compartilharem algumas áreas em detrimento de outras – dependendo da disposição das empresas para tanto –, porém não se pode concluir pela inviabilidade de se compartilhar – ex.: existem hangares que são utilizados por mais de uma empresa. Espera-se, assim, que os preços de exclusividade serão menores para as áreas para as quais as empresas demonstrem maior disposição em compartilhar.



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>Quanto à sugestão de garantia de uma área mínima (ou suficiente), identificam-se dois potenciais problemas de aplicabilidade, quais sejam:</p> <p>(i) trata-se de um critério subjetivo, pois o conceito de área suficiente varia de empresa para empresa; e</p> <p>(ii) em aeroportos que operam no limite de sua capacidade, possivelmente haverá escassez de áreas, as quais estarão aquém do que as empresas consideram suficiente.</p>	
<p>Capítulo II / Seção II / Das áreas destinadas à Exploração Comercial</p> <p>As áreas destinadas à exploração comercial para os combustíveis de aviação devem seguir os mesmos critérios vigentes e não serem submetidas à licitação, por serem áreas de constante investimento, o que inviabilizaria o negócio. Em aeroportos sem áreas disponíveis e/ou com sistema hidrante já instalado, deve ser obrigatória a utilização das instalações existentes sob forma de operação conjunta. Os custos devem ser rateados de acordo com os volumes movimentados na instalação.</p> <p>Art. 6º - Em caso de não haver área disponível e/ou haver sistema de abastecimento por hidrante instalado no aeroporto, a utilização compartilhada deve ser obrigatória, sendo os custos rateados de maneira uniforme entre as operadoras de acordo com os volumes movimentados na instalação.</p> <p><u>Justificativa:</u></p> <p>Hoje em dia o sistema de “concessão” de áreas para distribuidoras de combustíveis destinadas à exploração comercial para os combustíveis de aviação não é submetido a um processo de licitação. Este fato é muito positivo por ser uma atividade essencial ao aeroporto, e qualquer falha no processo de licitação poderia causar uma falha no suprimento destes aeroportos. Vale salientar que, para que tenhamos competitividade entre as distribuidoras nos aeroportos, deveriam estar disponíveis áreas para todas as distribuidoras capacitadas a operar os serviços de abastecimento de aeronaves, incluindo o acesso ao sistema hidrante. Em aeroportos sem áreas disponíveis e/ou com sistema hidrante já instalado, deve ser obrigatória a utilização das instalações existentes sob forma de operação conjunta. Os custos devem ser rateados de acordo com os volumes movimentados na instalação.</p> <p>A competitividade gerada e o aumento de tráfego aéreo provocados pela redução do custo final do insumo combustível estariam gerando um aumento de consumo, e conseqüentemente um aumento de receita para o aeroporto, já que a mesma estaria ligada ao volume consumido neste aeroporto.</p> <p>O custo de combustível representa aproximadamente 40% das despesas de uma Cia aérea. Com este mecanismo teríamos uma redução nestes custos e um aumento da competitividade nos aeroportos, estimulando o crescimento da indústria.</p>	<p>Marcelo Soares e Ricardo Paganini (Air BP Brasil Ltda)</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> O foco da Resolução é regulamentar a alocação de áreas destinadas à utilização pelas empresas de serviço aéreo público. Quanto aos aspectos concorrenciais mencionados na contribuição, a ANAC vai estudar o assunto e, caso considere conveniente, emitir normativo específico.</p>	
<p>Capítulo II Seção II – Das áreas destinadas à exploração comercial As áreas destinadas à exploração comercial para os combustíveis de aviação devem seguir os mesmos critérios vigentes de não ser submetidas à licitação, por serem áreas de uma atividade essencial ao aeroporto. Uma licitação acarretaria em um custo adicional às Companhias Distribuidoras de Combustível, que seria diretamente repassado às empresas aéreas via a precificação do combustível e, por conseguinte, aos passageiros. Aeroportos sem áreas disponíveis devem ser objeto de consulta com os arrendatários para a facilitação da utilização das instalações existentes sob forma de operação conjunta, respeitando os devidos investimentos realizados e a capacidade instalada dos atuais arrendatários.</p> <p><u>Justificativa:</u></p> <p>Atualmente o sistema de “concessão” de áreas para distribuidoras de combustível de aviação destinadas à exploração comercial não são submetidas a um processo de licitação. Este fato é positivo por ser uma atividade essencial ao aeroporto, e qualquer falha no processo de licitação poderia causar uma descontinuidade no suprimento destes aeroportos. Uma licitação geraria tão somente um custo adicional as Companhias Distribuidoras de Combustível (sic) e estes valores seriam integralmente repassados às empresas aéreas via os preços dos combustíveis, e, ato contínuo, aos passageiros. Vale salientar que para que tenhamos competitividade nos aeroportos entre as distribuidoras deveriam estar disponíveis áreas para todas as empresas capacitadas a operar os serviços de abastecimento de aeronaves. Aeroportos sem áreas disponíveis devem ser objeto de consulta com os arrendatários para facilitação da utilização das instalações existentes sob forma de operação conjunta, respeitando os devidos investimentos realizados e a capacidade instalada dos atuais arrendatários.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> O foco da Resolução é regulamentar a alocação de áreas destinadas à utilização pelas empresas de serviço aéreo público. Quanto aos aspectos concorrenciais mencionados na contribuição, a ANAC vai estudar o assunto e, caso considere conveniente, emitir normativo específico.</p>	<p>Luis Felipe de Oliveira e Filipe Pereira dos Reis (IATA)</p>
<p>§ 3º A alocação de áreas para utilização em exclusividade, nas áreas especificadas no inciso I do art. 5º, será limitada pela proporção entre a quantidade de assentos ofertados pela empresa no aeroporto e a quantidade total de assentos ofertados no aeroporto por todas as empresas, <b>considerando, também, a hora-pico e tempo de processamento de</b></p>	<p>INFRAERO</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p><b>embarque</b> no período de seis meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade.</p> <p><u>Justificativa:</u></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Necessidade de esclarecimento quanto ao início de operações de novas empresas aéreas, vez que inexistente menção a respeito na justificativa da ANAC;</li><li>2. Necessidade de considerar também à hora pico versus o tempo de processamento de embarque.</li></ol> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> No caso de início de operação de nova empresa no aeroporto, a mesma deve se estabelecer nas áreas alocadas em regime de compartilhamento. O critério ora estabelecido pela Resolução é mais simples e mais objetivo que o sugerido, uma vez que considera a participação de cada empresa no aeroporto nos últimos seis meses.</p>	
<p><u>Modificação de prazo para cálculo da proporção de assentos ofertados</u></p> <p>A nova proposta de Resolução determina que a alocação das áreas para utilização em exclusividade será calculada pela proporção entre a quantidade de assentos ofertados pela empresa e a quantidade de assentos ofertada por todas as empresas que operam no aeroporto, considerando-se um período de 06 (seis) meses que antecedem a solicitação de utilização.</p> <p>O texto da Resolução anterior previa um prazo de 12 (doze) meses para o cálculo da proporção de assentos, mas a ANAC modificou a redação original após acatar a sugestão de que o período de 06 (seis) meses seria mais condizente com o planejamento de malha das empresas aéreas e, por conseguinte, mais apropriado para dimensionar o limite máximo de áreas a que cada companhia teria direito de utilizar em exclusividade no aeroporto.</p> <p><u>Áreas ociosas no aeroporto</u></p> <p>O novo projeto de Resolução determina que, uma vez verificada a capacidade ociosa de áreas essenciais, o administrador aeroportuário deve disponibilizá-las primeiramente às empresas de serviço aéreo público (observando-se, no que couber, a dispensa de concorrência) e, após, às empresas que prestam serviços aos exploradores de aeronaves.</p> <p>O projeto de Resolução anterior previa que o administrador aeroportuário poderia destinar tais áreas para utilização de empresa que não atuassem na exploração de serviços de transporte aéreo e de serviços especializados.</p> <p>Outrossim, a ANAC rejeitou as diversas propostas de inclusão no texto da definição de “áreas ociosas”. Segundo a Agência, áreas ociosas são as disponíveis, mas não utilizadas por falta de demanda por parte das</p>	<p>Murillo Marques (EMIRATES)</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>potenciais empresas a que se destinariam.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> Não há sugestão objetiva.</p>	
<p>Art. 6º, I e II: Os conceitos de “compartilhamento” e “exclusividade” se confundem dentro da realidade operacional aeroportuária. Não há meios práticos para sua realização, sem uma análise detalhada da operação realizada pelas companhias aéreas. Basear somente no modelo da operação do <i>check-in</i> que possui uma utilização compartilhada, não garantirá a comparabilidade das demais atividades básicas operacionais, portanto, determinar os conceitos de área compartilhada somente tomando como exemplo a operação do <i>check-in</i>, como justificativa, poderá causar um desequilíbrio de distribuição e conceitual de “compartilhamento” e “exclusividade”.</p> <p>Há que se promover uma discussão mais ampla da oferta de espaço que se trata no Art. 5º para que se tenha padrões de serviço aceitáveis a serem utilizados como referência, garantido assim <u>fundamentalmente a segurança da operação e do voo.</u></p> <p><u>Justificativa:</u></p> <p>A resolução tenta redistribuir as escassas áreas operacionais existentes através da liberação dos preços, porém essa mesma escassez não permite a redistribuição. As companhias aéreas já trabalham com áreas menores do que precisam e não terão escolha senão pagar os preços determinados pela Administração Aeroportuária, detentora do monopólio, para assim continuar garantido a segurança da operação e do voo.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> No que tange às dúvidas relativas ao compartilhamento de algumas áreas, foram criados o § 3º do art. 6º e o parágrafo único do art. 12. Ambos os dispositivos têm a finalidade de criar um ambiente de maior governança na distribuição de áreas compartilhadas, permitindo às empresas interessadas participação direta na alocação dessas áreas, bem como garantindo maior transparência ao processo.</p> <p>Resta salientar, ainda, que se reconhece a maior facilidade de se compartilharem algumas áreas em detrimento de outras – dependendo da disposição das empresas para tanto –, porém não se pode concluir pela inviabilidade de se compartilhar – ex.: existem hangares que são utilizados por mais de uma empresa. Espera-se, assim, que os preços de exclusividade serão menores para as áreas para as quais as empresas demonstrem maior disposição em compartilhar.</p>	<p>Evaristo Oliveira (Air Canadá)</p>
<p>Inserir:</p> <p>Art. 6º. (...) § 5º. “A alocação, em regime de exclusividade, das áreas especificadas no artigo 5º, para as empresas de serviços de transporte aéreo não-regular (táxi-aéreo), de serviços auxiliares aeroportuários, de serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, de serviços de abrigo de aeronaves de terceiros e de serviços de manutenção de aeronaves e</p>	<p>Henrique Mourão (MOURÃO E ADVOGADOS ASSOCIADOS)</p>



## Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

equipamentos aeronáuticos, deverá obedecer aos seguintes critérios, na ordem abaixo:

I – número de empregados da empresa que esteja instalada ou pretenda se instalar na área pleiteada;

II – maior número de áreas aeroportuárias ocupadas em outros aeroportos brasileiros pela empresa que esteja instalada ou pretenda se instalar na área pleiteada;

III – maior tempo de ocupação de áreas aeroportuárias em outros aeroportos brasileiros pela empresa que esteja instalada ou pretenda se instalar na área pleiteada;

IV – maior número de aeronaves que tenham serviços sejam prestados pela empresa que esteja instalada ou pretenda se instalar na área pleiteada; e

V – maior número de homologações pelas autoridades aeronáuticas pela empresa que esteja instalada ou pretenda se instalar na área pleiteada.

### Justificativa:

Os critérios de alocação de áreas aeroportuárias para empresas de transporte aéreo não-regular (táxi aéreo), serviços auxiliares aeroportuários, de serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, de serviços de abrigo de aeronaves de terceiros e de serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos devem privilegiar a eficiência da infra-estrutura aeroportuária. Os critérios acima visam fomentar a excelência das atividades prestadas nas áreas aeroportuárias, bem como aprimorar os serviços prestados aos usuários da infra-estrutura aeroportuária.

### ANÁLISE DA ANAC:

As áreas a que o dispositivo discutido faz alusão destinam-se a atividades relativas às aeronaves. Desse modo, o critério ideal para medir quanto cada empresa deve fazer jus a esses tipos de áreas deve ser a quantidade de aeronaves que operam no aeroporto – sob o princípio de que, quanto maior essa quantidade, maior deve ser a área a ela destinada. Com relação às áreas de recebimento e despacho de carga e de bens transportados por aeronaves (art. 5º, inciso II), foi incluída a movimentação de cargas no aeroporto com critério de *capacity share*.

Vale lembrar que esse dispositivo só se aplica a aeroportos que operam no limite de sua capacidade, que tendem a apresentar escassez de áreas.

Resposta da ANAC

### Artigo 7º

Forma como se encontra na Resolução

Art. 7º As empresas que utilizem áreas aeroportuárias nas modalidades previstas nos incisos I e II do caput do art. 6º poderão optar pela migração:

I - da modalidade de utilização em exclusividade para a de utilização compartilhada, a qualquer tempo, transferindo-se a área correspondente para o conjunto das áreas destinadas a utilização compartilhada; ou



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

II - da modalidade de utilização compartilhada para a de utilização em exclusividade, conforme disponibilidade de áreas.	
Contribuições	Colaboradores
Sugestão de exclusão do Art. 7º com a consolidação dos termos em nova redação do Art. 6º. (Vide contribuição deste colaborador ao art. 6º)	Reginaldo Moreira (ACIA-RJ)
<b>ANÁLISE DA ANAC:</b> Vide resposta à contribuição deste colaborador ao artigo anterior.	
Resposta da ANAC	

**Artigo 8º**

Forma como se encontra na Resolução	
Art. 8º É facultado às empresas de serviço aéreo público contratar com empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo a prestação de serviço nas áreas referidas no art. 5º a elas alocadas na forma desta Resolução.	
Contribuições	Colaboradores
Não houve contribuições.	
Resposta da ANAC	

**Artigo 9º**

Forma como se encontra na Resolução	
Art. 9º A ANAC poderá autorizar o administrador aeroportuário a disponibilizar às empresas que no aeroporto explorem ou pretendam explorar serviço aéreo público as áreas não-edificadas para as finalidades previstas nos incisos I a VI do caput do art. 5º, reservando-se ao administrador aeroportuário a exploração das demais áreas decorrentes da edificação, desde que: I - não haja interesse de mais de uma empresa pela mesma área; II - o projeto e a execução para o aproveitamento das áreas não-edificadas sejam aprovados pelo administrador aeroportuário; III - conste do contrato, para efeito da aplicação do disposto no art. 15 desta Resolução, a determinação do valor da exploração das áreas não destinadas às finalidades previstas nos incisos I a VI do caput do art. 5º pelo administrador aeroportuário. Parágrafo único. A disponibilização de áreas nos termos deste artigo submete-se ao disposto nos §§ 3º e 4º do art. 6º, devendo a área das correspondentes edificações ser acrescida ao total de áreas para fins de sua aplicação.	
Contribuições	Colaboradores



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

Inserir:

(...)serviço aéreo público e serviço auxiliar de transporte aéreo, enquadrado no art. 102 da Lei nº 7.565, de 1986, ou seja, (i) serviços auxiliares aeroportuários, (ii) serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, (iii) serviços de abrigo de aeronaves de terceiros e (v) dos serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos (...)

Parágrafo único: (...) deste artigo submete-se ao disposto nos §§ 3º, 4º, 5º e 6º do art. 6º (...)

Justificativa:

É crucial a inclusão, no referido artigo, de regras atinentes às empresas que prestam serviços auxiliares ao transporte aéreo, ou seja, empresas que prestam serviços auxiliares aeroportuários, dos serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, dos serviços de abrigo de aeronaves de terceiros e dos serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos.

**ANÁLISE DA ANAC:**

O dispositivo em discussão refere-se a áreas que devem ser exclusivamente exploradas por empresas de transporte aéreo público, permitindo que estas, sob determinadas condições (incisos I a III), desenvolvam infraestrutura aeroportuária ainda não edificada. Desse modo, não é aplicável a inclusão de empresas serviços auxiliares no âmbito deste artigo.

Fernando Santos (SNETA); Eduardo Lins Clark Ribeiro (MICROLEVE COMERCIO E INDUSTRIA LTDA); Sonia Maria Dos Santos (Aristek Comércio Aeronáutico Ltda.); Ricardo Nogueira (Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG); Julio Banov Junior (TAM Aviação Executiva e Táxi Aéreo S.A.); Ricardo Telles Assad (Maricá Táxi Aéreo Ltda.); Fernanda Barros da Rocha Soares (Líder Táxi Aéreo S/A – Air Brasil); Alessandra Aeredo Coutinho Abrao (Voar Aviacao Ltda.); José Dilson Pessoa Araujo (Uirapuru Taxi Aereo Ltda.); Antonio Ronaldo Cunha Castro (ETA – Empresa De Taxi Aéreo); Caetano Araujo (AAC – Avjet Aircraft Components Serviços Aéreos Especializados); Gustavo Henrique Albrecht (HELISTAR TAXI AEREO LTDA); Erineu Fernandes Esteves (Flamingo Táxi Aéreo Ltda); Caroline Telles (Lasa Prospecções S. A.); Luis Roberto da Silva (América do Sul Táxi Aéreo Ltda); Breno Andrade Patrus



Agência Nacional de Aviação Civil - Brasil

### Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

	<p>(Just in Air Táxi Aéreo Ltda); Eduardo Tadeu de Aquino Falcão (Aeróleo Táxi Aéreo S. A.); Luiz Roberto Vilella (SETE Linhas Aéreas LTDA); Flavio José de Vasconcellos Pires (Banco Safra SA); Horus Financeiro; Antonio Ronaldo Cunha Castro (ABRAA e Helimed Aero Táxi Ltda); Mario Leci (JAD Táxi Aéreo); Paulo Carvalho (ABC Táxi Aéreo); Abrão Junior (Quick Manutenção de Aeronaves); Marcio Fonseca (AERO STAR TAXI AEREO); Paulo Martins (J.P. Martins Aviação); Licurgo Filho (ALIANÇA AVIAÇÃO e DIAMOND AVIAÇÃO); Olavo Vieira (Hangar Fountoura; ACECAM); Décio Galvão (BHS – Brazilian Helicopter Services Táxi Aéreo); José Filho (Terral Táxi Aéreo)</p>
<p>Sugestão: Exclusão do Parágrafo único, do Art. 9º</p> <p>Justificativa: Em face das sugestões de alterações nos artigos 6º e 7º em um texto consolidado sugerido como sendo o Art. 6º e seus parágrafos, sucumbe o Parágrafo único, razão de sua exclusão.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> <a href="#">Vide resposta à contribuição deste colaborador ao art. 6º.</a></p>	<p>Reginaldo Moreira (ACIA-RJ)</p>
<p><b><u>Contratação de empresas de serviço auxiliar de transporte</u></b></p>	<p>Murillo Marques (EMIRATES)</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>A redação atual da Resolução determina que as empresas aéreas poderão contratar as empresas de serviço auxiliar de transporte para prestação de serviço nas áreas àquelas destinadas. A redação anterior da Resolução determinava que as companhias aéreas poderiam subcontratar as referidas áreas para as empresas que prestam serviço auxiliar de transporte aéreo.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> Não há sugestão objetiva.</p>	
<p>1 - Solicitamos verificar a possibilidade de esclarecer o seguinte: havendo mais de um interessado, no inciso I, qual o procedimento a ser adotado? 2 - Qual o procedimento regular para constatação da existência de mais de um interessado? Qual será o tratamento a ser aplicado às novas empresas que pretendam realizar investimentos tendo em vista as limitações constantes deste parágrafo?</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> O art. 9º foi alterado, passando a abranger tão somente as áreas dos incisos I e II do caput do art. 5º, ou seja, terminais de passageiros e de carga. Assim, de acordo com a redação proposta, em havendo mais de um interessado pela área, não é satisfeita a condição do inciso I do art. 9º e o gestor aeroportuário fica impossibilitado de disponibilizar a área não edificada para os fins mencionados no <i>caput</i>. Já a definição do procedimento de revelação dos possíveis interessados é matéria de competência exclusiva do gestor aeroportuário. Adicionalmente, na hipótese de outra companhia posteriormente manifestar interesse em investimentos de acordo com o art. 9º, cabe ao gestor aeroportuário decidir se deseja autorizar tais investimentos, caso o aeroporto possua outra área não edificada que também satisfaça as referidas condições. Por fim, é importante lembrar o que determina o parágrafo único deste artigo: a utilização das áreas decorrentes dessa nova edificação submete-se aos limites máximos de <i>capacity share</i>, estabelecidos pelos §§ 3º, 4º e 5º do art. 6º.</p>	<p>INFRAERO</p>
<p>Resposta da ANAC</p>	

**Artigo 10**

<p>Forma como se encontra na Resolução</p>	
<p>Art. 10. As áreas não classificadas nos termos dos arts. 4º e 5º poderão ser destinadas à exploração comercial.</p>	
<p>Contribuições</p> <p>Sugestão: Exclusão do Art. 10</p> <p>A lei não prevê a utilização de áreas aeroportuárias para fins de</p>	<p>Colaboradores</p> <p>Reginaldo Moreira (ACIA-RJ)</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

exploração comercial que não seja aquela definida ao comércio apropriado para o aeroporto.

A destinação de área aeroportuária é prevista no Art. 39 e seus Incisos, do C.B.Aer.

A área aeroportuária é destinada à exploração de atividades monopolizadas pela União, concedidas ou permitidas às empresas privadas ligadas ao seguimento da aviação civil, a infraestrutura aeronáutica e correlatos que atuam no apóio à navegação aérea.

A utilização de áreas aeroportuárias para fim comercial diverso, em desacordo com os Planos de Proteção instituídos nos Arts. 43 e ss, do C.B.Aer., põe em risco não só a navegação aérea, todo o sistema aeroportuário, mas também a edificação inadequada que não atende aos fins aeronáuticos.

Escolas, Academias, Hospitais entre outras edificações que se encontram em áreas aeroportuárias ocupam espaços destinados às empresas ligadas ao seguimento da aviação civil e suas instalações estrangulam a administração do aeroporto que necessita dispor de áreas para atender a demanda.

Efetivamente, não pode ser dada outra destinação à área aeroportuária que não esteja previsto em lei.

Nesse norte, estabelece o Art. 1º, da Lei nº 6009/1973, o qual dispõe sobre a utilização e a exploração dos aeroportos, das facilidades à navegação aérea, entre outras providências, que os aeroportos e suas instalações serão projetados, construídos, mantidos, operados e explorados diretamente pela União ou por entidades da Administração Federal Indireta, especialmente constituídas para aquelas finalidades, ou ainda, mediante concessão ou autorização obedecidas às condições nelas estabelecidas.

**ANÁLISE DA ANAC:**

Conforme argumentado na própria justificativa da contribuição, o CBA, no art. 39, inciso IX, prevê a existência de áreas comerciais nos aeroportos. Desse modo, não se verifica qualquer incompatibilidade entre o que dispõe a proposta de Resolução e a Lei.

Também não procede a menção ao art. 43 do CBA para se argumentar em prol da tese de que as áreas comerciais implicam risco à navegação aérea, haja vista que o referido dispositivo legal refere-se a propriedades vizinhas dos aeródromos, os quais não são tratados pela Resolução.

Por fim, o que a contribuição parece questionar são os prejuízos ocasionados pela suposta expansão das áreas comerciais em detrimento das áreas destinadas à operação de aeronaves. Embora se trate de tema relevante, este não é objeto da Resolução em análise, devendo ser regulamentado por norma que disponha sobre nível de serviço em



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<a href="#">aerportos.</a>	
Resposta da ANAC	

**Artigo 11**

Forma como se encontra na Resolução

Art. 11. Os atos jurídicos que disciplinarão a relação entre o administrador aeroportuário e quem utilizar áreas sob sua responsabilidade serão celebrados nos termos da legislação aplicável, conforme a natureza do objeto contratual e das pessoas contratantes.

<p>Contribuições</p> <p>"Art. 11. Os atos jurídicos que disciplinarão a relação entre o administrador aeroportuário e quem utilizar áreas sob sua responsabilidade serão celebrados nos termos do <b><u>Decreto lei nº 271/67</u></b>, conforme a natureza do objeto contratual e das pessoas contratantes".</p> <p><b>Quanto ao aspecto legal:</b></p> <p>1. A INFRAERO é a responsável pela administração das áreas dos aeroportos e tem se utilizado como base dos contratos de concessão das áreas o decreto nº 9.769/46 que dispõe sobre o uso de bens imóveis da União.</p> <p>Os contratos de concessão de uso das áreas aeroportuárias são regidos pelos artigos 91, 95 a 98 do referido decreto, que trata das locações dos bens imóveis da União. Essa concessão é conferida “<i>intuitu personae</i>”, ou seja, é concedida exclusivamente para o locador, e não pode ser transferida a terceiro e também não pode ter a sua finalidade desviada, sob pena de extinção do contrato de concessão do uso.</p> <p>Acontece, porém, que a INFRAERO possui outro meio legal para firmar os contratos de uso das áreas aeroportuárias consideradas operacionais junto às empresas aéreas, o qual trataria vantagens a ambas as partes.</p>	<p>Colaboradores</p> <p>Luiz Octavio Leite Bitencourt (Aeromax Consultoria Empresarial Ltda); Wagner Canhedo Azevedo Filho (Brata – Brasília Transporte e Manutenção Aeronáutica S/A)</p>
---	---



### Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

O contrato poderia ser firmado com base no decreto-lei nº 271/67, ainda em vigor, que dispõe em seus artigos 7º e 8º sobre o direito real resolúvel previsto quando da concessão de uso de terreno particular ou público, por tempo determinado ou indeterminado, do espaço aéreo tomado e projeção vertical<sup>2</sup> e que permite ainda ao concessionário transmitir por ato “*inter vivos*”, por sucessão legítima ou testamentária, como os demais direitos reais sobre coisas alheias, desde que registrada a transferência da concessão de uso.

Essa forma de concessão de uso determinada pelo decreto, acima mencionada, é a mais apropriada à espécie de serviço de transporte aéreo, visto que essa atividade requer uma sólida estrutura para o exercício pleno do transporte, pois a navegação aérea para ser eficiente necessita de regularidade, qualidade e segurança que também devem estar presentes na estabilidade dos contratos das áreas necessárias ao desempenho dos serviços auxiliares à atividade aérea.

- <sup>1</sup>”A concessão do direito real de uso é um instituto aparentado com o velho” direito de superfície “. Sem embargo da parentela com o direito de superfície, o certo é que com as características atribuídas pelo Decreto-lei 271 ganhou fisionomia específica, em que se sobressai seu caráter *conaturalmente resolúvel*, conforme consta no próprio art. 7º, precitado, se (a) o concessionário distrair o bem da destinação contratualmente estabelecida ou (b) descumprir cláusula resolutória do ajuste, consoante dispõe o § 3º do mesmo preceptivo. Além disto, ao contrário do direito de superfície, que , como o próprio nome indica, respeita à superfície de um imóvel, a concessão do direito real de uso, como já se disse, não tem seu âmbito de aplicação circunscrito ao nível do solo, pois o art. 8º do mesmo diploma estabelece que:” é permitida a concessão de uso de **espaço aéreo** sobre a superfície de terrenos público ou particular, tomado em projeção vertical, nos termos e para os fins do artigo anterior e na forma que for regulamentada.
- Note-se que a referência normativa explícita ao espaço aéreo impõe o entendimento de que seu uso pode ser concedido autonomamente, isto é, desligado do solo e não,



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

portanto, como simples resultante ou conseqüência da concessão do uso do solo.”(MELLO, Celso Antônio Bandeira de curso de Direito Administrativo, Editora: Malheiros Editores, 6º edição, São Paulo, 1995, pág. 474).

**Quanto ao aspecto da licitação para atividades operacionais:**

1. As empresas jurídicas que cumpram as exigências legais para obtenção da concessão e permissão dos serviços aéreos já participaram de um processo licitatório através da modalidade de dispensa de licitação sobre a inviabilidade de competição.

Assim e conseqüentemente às áreas aeroportuárias são complementares à autorização, pois as empresas necessitam de seus espaços físicos para desenvolvimento de suas atividades.

A Lei 9.074 diz que não se aplicaria o artigo 43 da Lei 8.987/95 (prévia licitação pública) para as outorgas obtidas sem licitação em virtude de dispensa ou inexigibilidade legalmente prevista em lei.

Portanto, enquanto a empresa deter a outorga ou permissão para prestar os serviços aéreos, a concessão de área deverá ser regulamentada pelo processo licitatório com dispensa sob a ótica da inviabilidade de competição entre os particulares.

**ANÁLISE DA ANAC:**

A redação original é mais apropriada porque não restringe a legislação mencionada no artigo em tela, ao passo que a redação sugerida vincula os atos jurídicos apenas ao Decreto nº 271, de 28/02/1967. Como há outras normas, inclusive legais (que gozam de hierarquia em relação ao Decreto – ex.: CBA, Lei 6.009/1973 etc.), que também disciplinam as relações jurídicas citadas pelo art. 11, a restrição somente ao Decreto é inapropriada.

Ademais, resta esclarecer que outros dispositivos legais já trataram da necessidade ou não de concorrência pública para qualquer tipo de área.

Sugerimos a inclusão do Artigo 11, § 1 com a seguinte redação:  
" Os contratos celebrados entre o Administrador Aeroportuário e o Utilizador da Área celebrados anteriormente a data da entrada em vigor da presente

Andrés Lorenzetti  
(IBERIA)



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>Resolução continuarão em vigentes até a data seu vencimento, devendo as partes respeitar todas as obrigações e direitos acordados em tais documentos.”</p> <p>Justificativa:</p> <p>É fundamental para manter-se a segurança jurídica que os contratos celebrados entre o Administrador Aeroportuário e o Utilizador da Área sejam mantidos até a sua data de vencimento. Os termos da Resolução somente devem ser aplicados aos novos contratos.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> A inclusão sugerida é redundante, tendo em vista o que dispõe o art. 16.</p>	
<p>Resposta da ANAC</p>	

**Artigo 12**

Forma como se encontra na Resolução

Art. 12. O administrador aeroportuário celebrará os atos próprios e fixará o preço específico pela utilização das áreas nos termos da legislação aplicável, observadas as seguintes disposições:

I - a utilização das áreas administrativas públicas, prevista no art. 4º, e a utilização compartilhada pelas empresas que atuem no aeroporto, prevista no inciso I do art. 6º, terão preço definido proporcionalmente em razão do ressarcimento, sem fins lucrativos, das despesas com água, energia elétrica, limpeza, manutenção de equipamentos e de outros correlatos, nos termos de instrumentos específicos, sendo vedado o tratamento discriminatório entre as empresas usuárias das áreas compartilhadas;

II - a utilização em exclusividade, prevista no inciso II do art. 6º, e a utilização de áreas destinadas à exploração comercial, descritas no art. 10, terá preço livremente pactuado entre o administrador aeroportuário e a empresa interessada, observado no primeiro caso o disposto no art. 5º.

<p>Contribuições</p> <p>Inserir:</p> <p><u>II - a utilização em exclusividade, prevista no inciso II do art. 6º, observado o disposto no art. 5º, obedecerá à tabela e classificação de aeroportos, respectivamente informados abaixo e observada a localização da área:</u></p> <p>Atualização da Portaria 774</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>INPC até 2008</th> <th>Área Terminal Passageiros ATP R\$/m2</th> <th>Área Edificada Externa AEEEX R\$/m2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1a categoria</td> <td>7,9</td> <td>3,19</td> </tr> <tr> <td>2a categoria</td> <td>4,75</td> <td>1,92</td> </tr> <tr> <td>3a categoria</td> <td>3,19</td> <td>1,2</td> </tr> <tr> <td>4a categoria</td> <td>2,4</td> <td>0,94</td> </tr> </tbody> </table> <p>Os aeroportos públicos nacionais, para fins específicos de cobrança de Tarifas Aeroportuárias, ficam classificados como se segue:</p>	INPC até 2008	Área Terminal Passageiros ATP R\$/m2	Área Edificada Externa AEEEX R\$/m2	1a categoria	7,9	3,19	2a categoria	4,75	1,92	3a categoria	3,19	1,2	4a categoria	2,4	0,94	<p>Colaboradores</p> <p>Fernando Santos (SNETA); Eduardo Lins Clark Ribeiro (MICROLEVE COMERCIO E INDUSTRIA LTDA); Paulo Barros Nagem Assad (Northstar Taxi Aereo Ltda.); Ricardo Nogueira (Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG); Julio Banov Junior (TAM Aviação Executiva e Táxi Aéreo S.A.); Ricardo Telles Assad (Maricá Táxi Aéreo Ltda.); Fernanda</p>
INPC até 2008	Área Terminal Passageiros ATP R\$/m2	Área Edificada Externa AEEEX R\$/m2														
1a categoria	7,9	3,19														
2a categoria	4,75	1,92														
3a categoria	3,19	1,2														
4a categoria	2,4	0,94														



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

**I – 1ª CATEGORIA**

BELÉM SBBE (PA) Internacional de Belém/Val-de-Cães  
BELO HORIZONTE SBCF (MG) Internacional de Belo Horizonte/Tancredo Neves -  
Confins  
BRASÍLIA SBBR (DF) Internacional de Brasília/Presidente Juscelino Kubitschek  
CURITIBA SBCT (PR) Internacional de Curitiba/Afonso Pena  
FLORIANÓPOLIS SBFL (SC) Internacional de Florianópolis/Hercílio Luz  
FORTALEZA SBFZ (CE) Internacional de Fortaleza/Pinto Martins  
MACEIÓ SBMO (AL) Maceió/Zumbi dos Palmares  
MANAUS SBEG (AM) Internacional de Manaus/Eduardo Gomes  
NATAL SBNT (RN) Internacional de Natal/Augusto Severo  
PORTO ALEGRE SBPA (RS) Internacional de Porto Alegre/Salgado Filho  
RECIFE SBRF (PE) Internacional de Recife/Guararapes – Gilberto Freyre  
RIO DE JANEIRO SBGL (RJ) Internacional do Rio de Janeiro/Galeão – Antonio Carlos Jobim  
SALVADOR SBSV (BA) Internacional de Salvador/Deputado Luís Eduardo Magalhães  
SÃO LUÍS SBSL (MA) Internacional de São Luís/Marechal Cunha Machado  
SÃO PAULO SBSP (SP) Internacional de São Paulo/Congonhas  
SÃO PAULO SBGR (SP) Internacional de São Paulo/Guarulhos – Governador André Franco Montoro

**II – 2ª CATEGORIA**

ARACAJU SBAR (SE) Santa Maria  
BELO HORIZONTE SBBH (MG) Pampulha/Carlos Drummond de Andrade  
BOA VISTA SBBV (RR) Internacional de Boa Vista  
CALDAS NOVAS SWKN (GO) Caldas Novas  
CAMPINA GRANDE SBKG (PB) Campina Grande/Presidente João Suassuna  
CAMPINAS SBKP (SP) Internacional de Campinas/Viracopos  
CAMPO GRANDE SBCG (MS) Internacional de Campo Grande  
CARAJÁS SBCJ (PA) Parauapebas/Carajás  
CORUMBÁ SBKR (MS) Internacional de Corumbá  
CUIABÁ SBCY (MT) Internacional de Cuiabá/Marechal Rondon  
FOZ DO IGUAÇU SBFI (PR) Internacional de Foz do Iguaçu/Cataratas  
GOIÂNIA SBGO (GO) Goiânia/Santa Genoveva  
ILHÉUS SBIL (BA) Ilhéus/Jorge Amado  
IMPERATRIZ SBIZ (MA) Imperatriz/Prefeito Renato Moreira  
JOÃO PESSOA SBJP (PB) Internacional de João Pessoa/Presidente Castro Pinto

Barros da Rocha Soares (Líder Táxi Aéreo S/A – Air Brasil); Alessandra Aeredo Coutinho Abrao (Voar Aviação Ltda.); José Dilson Pessoa Araujo (Uirapuru Taxi Aereo Ltda.); Antonio Ronaldo Cunha Castro (ETA – Empresa de Taxi Aéreo); Caetano Araujo (AAC - Avjet Aircraft Components Serviços Aéreos Especializados); Gustavo Henrique Albrecht (HELISTAR TAXI AEREO LTDA); Erineu Fernandes Esteves (Flamingo Táxi Aéreo Ltda); Caroline Telles (Lasa Prospecções S. A.); Luis Roberto da Silva (América do Sul Táxi Aéreo Ltda); Breno Andrade Patrus (Just in Air Táxi Aéreo Ltda); Eduardo Tadeu de Aquino Falcão (Aeróleo Táxi Aéreo S. A.); Luiz Roberto Vilella (SETE Linhas Aéreas Ltda); Flavio José de Vasconcellos Pires (Banco Safra SA); Horus Financeiro; Antonio Ronaldo Cunha Castro (ABRAA e Helimed Aero Táxi Ltda); Fernando Santos (SNETA); Eduardo Lins Clark Ribeiro (MICROLEVE COMERCIO E INDUSTRIA LTDA);



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

JOINVILLE SBJV (SC) Joinville/Lauro Carneiro de Loyola	Sonia Maria Dos Santos (Aristek Comércio Aeronáutico Ltda.); Ricardo Nogueira (Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG); Julio Banov Junior (TAM Aviação Executiva e Táxi Aéreo S.A.); Ricardo Telles Assad (Maricá Táxi Aéreo Ltda.); Fernanda Barros da Rocha Soares (Líder Táxi Aéreo S/A – Air Brasil); Alessandra Aeredo Coutinho Abrao (Voar Aviação Ltda.); José Dilson Pessoa Araujo (Uirapuru Taxi Aereo Ltda.); Antonio Ronaldo Cunha Castro (ETA – Empresa De Taxi Aéreo); Caetano Araujo (AAC – Avjet Aircraft Components Serviços Aéreos Especializados); Gustavo Henrique Albrecht (HELISTAR TAXI AEREO LTDA); Erineu Fernandes Esteves (Flamingo Táxi Aéreo Ltda); Caroline Telles (Lasa Prospecções S. A.); Luis Roberto da Silva (América do Sul Táxi Aéreo Ltda); Breno Andrade Patrus (Just in Air Táxi Aéreo Ltda); Eduardo Tadeu de Aquino Falcão (Aeróleo Táxi Aéreo S. A.); Luiz Roberto Vilella (SETE Linhas Aéreas LTDA); Flavio José de
JUAZEIRO DO NORTE SBJU (CE) Regional do Cariri	
JUIZ DE FORA SBJF (MG) Juiz de Fora/Francisco de Assis	
LONDRINA SBLO (PR) Londrina	
MACAPÁ SBMQ (AP) Internacional de Macapá	
MARABÁ SBMA (PA) Marabá	
MARINGÁ SBMG (PR) Aeroporto Regional de Maringá	
MONTES CLAROS SBMK (MG) Montes Claros/Mário Ribeiro	
NAVEGANTES SBNF (SC) Internacional de Navegantes/Itajaí/Ministro Victor Konder	
PALMAS SBPJ (TO) Palmas/Tocantins	
PETROLINA SBPL (PE) Petrolina/Senador Nilo Coelho	
PORTO SEGURO SBPS (BA) Porto Seguro	
PORTO VELHO SBPV (RO) Internacional de Porto Velho/Governador Jorge Teixeira de Oliveira	
RIBEIRÃO PRETO SBRP (SP) Ribeirão Preto/Leite Lopes	
RIO BRANCO SBRB (AC) Internacional de Rio Branco/Presidente Médici	
RIO DE JANEIRO SBRJ (RJ) Rio de Janeiro/Santos Dumont	
SANTARÉM SBSN (PA) Santarém	
SÃO JOSÉ DO RIO PRETO SBSR (SP) São José do Rio Preto	
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS SBSJ (SP) São José dos Campos/Professor Urbano Ernesto Stumpf	
TABATINGA SBTT (AM) Internacional de Tabatinga	
TERESINA SBTE (PI) Teresina/Senador Petrônio Portella	
UBERABA SBUR (MG) Uberaba	
UBERLÂNDIA SBUL (MG) Uberlândia/Ten. Cel Av. César Bombonato	
VITÓRIA SBVT (ES) Vitória/Goiabeiras	
<b>III – 3ª CATEGORIA</b>	
ALTAMIRA SBHT (PA) Altamira	
ARAÇATUBA SBAU (SP) Araçatuba	
ARARAQUARA SBAQ (SP) Araraquara	
BAGÉ SBBG (RS) Bagé/Comandante Gustavo Kraemer	
BARRETOS SBBT (SP) Barretos/Chafei Amsei	
BAURU SBBU (SP) Bauru	
BELÉM SBJC (PA) Belém/Júlio César	
CABO FRIO SBCB (RJ) Cabo Frio	
CAMPOS DOS GOITACAZES SBCP (RJ) Campo dos Goitacazes/Bartolomeu Lisandro	
CASCADEL SBKA (PR) Cascavel	
CAXIAS DO SUL SBCX (RS) Caxias do Sul/Campo dos Bugres	
CHAPECÓ SBCH (SC) Chapecó	
CRICIÚMA SBKM (SC) Forquilha	
CRUZEIRO DO SUL SBCZ (AC) Internacional de Cruzeiro do Sul	
CURITIBA SBBI (PR) Curitiba/Bacacheri	
DIVINÓPOLIS SNDV (MG) Divinópolis	
FERNANDO DE NORONHA SBFN (PE) Fernando de Noronha	
FRANCA SIMK (SP) Franca	



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

GOVERNADOR VALADARES SBGV (MG) Governador Valadares IPATINGA SBIP (MG) Ipatinga/Usiminas JI-PARANÁ SWJI (RO) Ji-Paraná JUNDIAÍ SDJD (SP) Jundiaí LAGES SBLJ (SC) Lages LENÇÓIS SBLE (BA) Lençóis/Chapada Diamantina MACAÉ SBME (RJ) Macaé MARÍLIA SBML (SP) Marília MONTE DOURADO SBMD (PA) Monte Dourado PARINTINS SWPI (AM) Parintins PARNAÍBA SBPB (PI) Parnaíba/Prefeito Dr. Silva Filho PAULO AFONSO SBUF (BA) Paulo Afonso PELOTAS SBPK (RS) Internacional de Pelotas PONTA PORÃ SBPP (MS) Internacional de Ponta Porã POUSO ALEGRE SNZA (MG) Pouso Alegre PRESIDENTE PRUDENTE SBDN (SP) Presidente Prudente RIO DE JANEIRO SBJR (RJ) Rio de Janeiro/Jacarepaguá SANTA MARIA SBSM (RS) Santa Maria SÃO CARLOS SDSC (SP) São Carlos SÃO PAULO SBMT (SP) São Paulo/Marte SOROCABA SDCO (SP) Sorocaba TEFÉ SBTf (AM) Tefé URUGUAIANA SBUG (RS) Internacional de Uruguaiana/Rubem Berta VALENÇA SNVB (BA) Valença	Vasconcellos Pires (Banco Safra SA); Horus Financeiro; Antonio Ronaldo Cunha Castro (ABRAA e Helimed Aero Táxi Ltda); Mario Leci (JAD Táxi Aéreo); Paulo Carvalho (ABC Táxi Aéreo); Abrão Junior (Quick Manutenção de Aeronaves); Marcio Fonseca (AERO STAR TAXI AEREO); Paulo Martins (J.P. Martins Aviação); Licurgo Filho (ALIANÇA AVIAÇÃO e DIAMOND AVIAÇÃO); Olavo Vieira (Hangar Fountoura; ACECAM); Décio Galvão (BHS – Brazilian Helicopter Services Táxi Aéreo); José Filho (Terral Táxi Aéreo)
IV – 4ª CATEGORIA	
ALEGRETE SSLT (RS) Alegrete Novo ALTA FLORESTA SBAT (MT) Alta Floresta ANDRADINA SDDN (SP) Andradina ANGRA DOS REIS SDAG (RJ) Angra dos Reis APUCARANA SSAP (PR) Apucarana ARAGUAÍNA SWGN (TO) Araguaína ARAPONGAS SSOG (PR) Arapongas ARAPOTI SSYA (PR) Arapoti ARAXÁ SBAX (MG) Araxá ASSIS SBAS (SP) Assis AVARÉ SDRR (SP) Avaré/Arandu BARIRI SDBY (SP) Bariri BARREIRAS SNBR (BA) Barreiras BELO HORIZONTE SBPR (MG) Belo Horizonte/Carlos Prates BLUMENAU SSBL (SC) Blumenau BOM JESUS DA LAPA SBLP (BA) Bom Jesus da Lapa BOTUCATU SDBK (SP) Botucatu BRAGANÇA PAULISTA SDBP (SP) Bragança Paulista/Artur Siqueira BREVES SNVS (PA) Breves CAMPINAS/AMARAIS SDAM (SP) Campinas/Amarais CAMPO GRANDE SSKG (MS) Campo Grande/Estância de Santa Maria CAMPO MOURÃO SSKM (PR) Campo Mourão CANAVIEIRAS SNED (BA) Canavieiras CANELA SSCN (RS) Canela CARACARAÍ SWQI (RR) Caracaraí	



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>CARAUARI SWCA (AM) Carauari CARAZINHO SSKZ (RS) Carazinho CASTILHO SBUP (SP) Urubupungá CIANORTE SSCT (PR) Cianorte COARI SWKO (AM) Coari CONCEIÇÃO DO ARAGUAIA SBAA (PA) Conceição do Araguaia CONCÓRDIA SSCK (SC) Concórdia CORNÉLIO PROCÓPIO SSCP (PR) Cornélio Procópio DRACENA SDDR (SP) Dracena FEIRA DE SANTANA SNJD (BA) Feira de Santana/João Durval Carneiro FRANCISCO BELTRÃO SSFB (PR) Francisco Beltrão GUAÍRA SSGY (PR) Guaíra GUANAMBI SNGI (BA) Guanambi GUARAPARI SNGA (ES) Guarapari GUARAPUAVA SBGU (PR) Guarapuava/Tancredo Thomaz de Faria GUARATUBA SSGB (PR) Guaratuba GURUPI SWGI (TO) Gurupi IRECÊ SNIC (BA) Irecê ITAITUBA SBIH (PA) Itaituba ITANHAEM SDIM (SP) Itanhaem ITAPERUNA SDUN (RJ) Itaperuna JACAREZINHO SSJE (PR) Jacarezinho JEQUIÉ SNJK (BA) Jequié JOAÇABA SSJA (SC) Joaçaba LINS SBLN (SP) Lins LOANDA SSLO (PR) Loanda LUZIÂNIA SWUZ (GO) Luziânia/Brigadeiro Araripe Macedo MARECHAL CÂNDIDO RONDON SSCR (PR) Marechal Cândido Rondon MEDIANEIRA SSMD (PR) Medianeira MOSSORÓ SBMS (RN) Mossoró/Dix Sept Rosado OSÓRIO SSOS (RS) Osório OURINHOS SDOU (SP) Ourinhos PALMAS SSPS (PR) Palmas PARANAGUÁ SSPG (PR) Paranaguá PARANAVAÍ SSPI (PR) Paranavaí PASSO FUNDO SBPF (RS) Passo Fundo/Lauro Kurtz PATO BRANCO SSPB (PR) Pato Branco PENÁPOLIS SDPN (SP) Penápolis PIRACICABA SDPW (SP) Piracicaba POÇOS DE CALDAS SBPC (MG) Poços de Caldas PONTA GROSSA SSZW (PR) Ponta Grossa PORTO NACIONAL SBPN (TO) Porto Nacional PRADO SNRD (BA) Prado REDENÇÃO SNDC (PA) Redenção RESENDE SDRS (RJ) Resende RIO GRANDE SBRG (RS) Rio Grande SANTA ROSA SSZR (RS) Santa Rosa SANTO ÂNGELO SBNM (RS) Santo Ângelo SÃO FÉLIX DO XINGU SNFX (PA) São Félix do Xingu SÃO FRANCISCO DO SUL SSSS (SC) São Francisco do Sul</p>	
--	--



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

SÃO LOURENÇO SNLO (MG) São Lourenço  
SÃO MANUEL SDNO (SP) São Manuel  
SÃO MIGUEL DO IGUAÇU SSMY (PR) São Miguel do Iguaçu  
SÃO MIGUEL DO OESTE SSOE (SC) São Miguel do Oeste  
SAQUAREMA SDSK (RJ) Saquarema  
SARANDI SSXD (RS) Sarandi  
TELÊMACO BORBA SBTL (PR) Telêmaco Borba  
TEÓFILO OTONI SNT0 (MG) Teófilo Otoni/Juscelino Kubitscheck  
TOLEDO SBTD (PR) Toledo  
TUPÃ SDTP (SP) Tupã  
UBATUBA SDUB (SP) Ubatuba  
UMUARAMA SSUM (PR) Umuarama  
UNIÃO DA VITÓRIA SSUV (PR) União da Vitória  
VARGINHA SBVG (MG) Varginha/Major Brigadeiro Trompowsky  
VERANÓPOLIS SSVN (RS) Veranópolis  
VIDEIRA SSVI (SC) Videira  
VILHENA SBVH (RO) Vilhena  
VITÓRIA DA CONQUISTA SBQV (BA) Vitória da Conquista  
VOTUPORANGA SDVG (SP) Votuporanga

III - a utilização de áreas destinadas à exploração comercial, descritas no art. 10, terá preço livremente pactuado entre o administrador aeroportuário e a empresa interessada.

Parágrafo Único. O preço mensal poderá ser reduzido em até 30%, a critério da entidade administradora do aeroporto, caso a área pretendida seja superior a:

- a) 150 m2, no caso de área localizada no terminal de passageiros;
- b) 300 m2, no caso de área edificada externa; e
- c) 1500 m2, no caso de área não edificada.

Justificativa:

Com base na própria justificativa da ANAC, sob o aspecto do problema econômico, itens 6 a 10, é objetivo desta Resolução evitar insustentável aumento de custos operacionais para as empresas e conseqüentemente para os usuários de seus serviços, sejam usuários do transporte aéreo público ou da aviação geral.

O valor pela utilização de áreas aeroportuárias deverá ser previamente estabelecido, para evitar que tal valor seja arbitrado ao talante do administrador do aeroporto, em franco prejuízo à isonomia entre as empresas, já que empresas maiores terão maiores recursos para pagar mais pelas áreas aeroportuárias, ao passo que empresas menores serão alijadas da infra-estrutura aeroportuária.

Acrescenta-se ainda o papel fundamental da agência reguladora de assegurar a estabilidade regulatória, promovendo a sustentabilidade e a continuidade inerentes ao pleno desenvolvimento da atividade.

Embora notado o interesse da atual administração aeroportuária em elevar os valores pagos pela utilização das áreas em razão do “boom”



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

econômico da aviação nos últimos 2 anos, deve-se considerar que este não é um cenário permanente e que as empresas estão sofrendo bruscas conseqüências da crise econômica mundial. Assim, é insustentável para as empresas um aumento de custo superior a atualização monetária dos valores praticados segundo a Portaria 774. Na tabela acima, aplicou-se o INPC sobre tais valores (mesmo reajuste atualmente utilizado para atualização dos valores nos atuais contratos).

Manteve-se também a classificação dos aeroportos em 4 categorias conforme Portaria 199/SIE de 26 de fevereiro de 2007, em vigor.

A proposta da inclusão do Parágrafo Único é de reduzir o valor do preço mensal de grandes áreas e objetiva fomentar a instalação de empresas em áreas pouco utilizadas e evitará sobrecarga nos aeroportos mais movimentados.

**ANÁLISE DA ANAC:**

O art. 2º, parágrafo único, alínea “b”, da Lei nº 6.009, de 26/12/1973, atribui ao gestor do aeroporto a competência de estabelecer os preços das áreas aeroportuárias. Corroborando esse entendimento, a Procuradoria Federal Junto à ANAC, nos Pareceres nº 469/2008 e nº 264/2009, e o Tribunal de Contas da União (TCU), por meio do Acórdão 1661/2005 – Plenário –, manifestaram-se favoravelmente à tese de que o gestor aeroportuário é o responsável pelo estabelecimento dos preços das áreas aeroportuárias.

Além dos referidos aspectos jurídicos, é entendimento desta Agência que, do ponto de vista econômico, o tabelamento de preços não é o mecanismo regulatório mais apropriado para a questão da alocação das áreas aeroportuárias. Grosso modo, entende-se que um ambiente de maior liberdade de negociação de preços para empresas e gestor aeroportuário apresenta maiores condições de gerar preços que reflitam adequadamente o grau de escassez de cada área. No entanto, para evitar (ou diminuir) o poder de monopólio do gestor aeroportuário, a Resolução cria o mecanismo de compartilhamento – para uma argumentação mais aprofundada do ponto de vista econômico, consultar a Justificativa para o presente processo de Audiência Pública. Diante das razões expostas, o sugerido tabelamento de preços de áreas aeroportuárias não é o mecanismo que a ANAC considera adequado para esta Resolução.

**Sugestão: Art. 12. O preço específico corresponde aos valores previstos pela utilização de 1 m2 (um metro quadrado) de determinada área, em função da categoria do aeroporto e da classificação das áreas de que tratam os Arts. 2º, 4º e 5º, conforme Tabela de Preços Específicos Mensais a ser fixada pela autoridade competente.**

**§ 1º O preço específico mensal será igual ao produto do preço básico, fixado por metro quadrado, multiplicado pela superfície da área a ser utilizada.**

**§ 2º O preço mensal designado para área**

Reginaldo Moreira  
(ACIA-RJ)



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

**comercial será livremente negociado entre as partes, não podendo ser inferior ao valor de que trata o § 1º deste artigo.**

**§ 3º O ressarcimento das despesas referentes aos serviços públicos de água, energia elétrica, limpeza e de outros correlatos será feito mediante acordo com o respectivo órgão utilizador.**

**§ 4º Estão isentos do pagamento do Preço Específico as atividades exercidas pelo Comando da Aeronáutica, órgãos públicos, entidades destinadas aos serviços constantes nos Incisos do Art. 4º e aeroclubes, devendo estes ser enquadrados em Arrendamento sob Condições Especiais previstas no § 1º, do Art. 64 e no Parágrafo único do Art. 96, do Decreto-lei nº 9.760, de 05 de setembro de 1946 e Decreto nº 84.905, de 14 julho de 1980.**

**§ 5º A isenção do Preço Específico não isenta do ressarcimento das despesas noticiadas no § 3º, o que será feito mediante acordo com o respectivo órgão utilizador.**

O § 1º, do Art. 36, do C.B.Aer. prevê assegurar uniformidade de tratamento em todo o território nacional no que toca a exploração e a utilização de construções nos aeroportos, o que não poderia ocorrer na forma proposta.

Em consonância com o disposto no Codex do Ar, a letra “b”, do Art. 2º c/c Art. 4º, da Lei 6.009/1973, regulado pelo Decreto nº 89.121/1983 serão estabelecidos preços específicos para as áreas civis de cada aeroporto, pela autoridade competente, não podendo assim ficar a cargo do administrador de cada aeroporto.

**ANÁLISE DA ANAC:**

O art. 2º, parágrafo único, alínea “b”, da Lei nº 6.009, de 26/12/1973, atribui ao gestor do aeroporto a competência de estabelecer os preços das áreas aeroportuárias. Corroborando esse entendimento, a Procuradoria Federal Junto à ANAC, nos Pareceres nº 469/2008 e nº 264/2009, e o Tribunal de Contas da União (TCU), por meio do Acórdão 1661/2005 – Plenário –, manifestaram-se favoravelmente à tese de que o gestor aeroportuário é o responsável pelo estabelecimento dos preços das áreas aeroportuárias.

Além dos referidos aspectos jurídicos, é entendimento desta Agência que, do ponto de vista econômico, o tabelamento de preços não é o mecanismo regulatório mais apropriado para a questão da alocação das áreas aeroportuárias. Grosso modo, entende-se que um ambiente de maior liberdade de negociação de preços para empresas e gestor aeroportuário apresenta maiores condições de gerar preços que reflitam adequadamente o grau de escassez de cada área. No entanto, para evitar (ou diminuir) o poder de monopólio do gestor aeroportuário, a Resolução cria o mecanismo de compartilhamento – para uma argumentação mais aprofundada do ponto de vista econômico,



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>consultar a Justificativa para o presente processo de Audiência Pública. Diante das razões expostas, o sugerido tabelamento de preços de áreas aeroportuárias não é o mecanismo que a ANAC considera adequado para esta Resolução.</p>	
<p>“II - a utilização em exclusividade, prevista no inciso II do art. 6º, e a utilização de áreas destinadas à exploração comercial, descritas no art. 10, terá preço livremente pactuado entre o administrador aeroportuário e a empresa interessada, observado no primeiro caso o disposto no art. 5º, <i>com exceção das atividades operacionais essenciais cujo objeto contratual destina-se aos serviços próprios das empresas</i>”.</p> <p><i>“Para estas atividades deverá ser aplicada a Tabela de Valores Básicos de Preços Específicos Mensais para ocupação de Áreas Aeroportuárias”.</i></p> <p><i>“Nos Contratos com investimento e no período da execução das obras e serviços, o preço mensal pela utilização da área aeroportuária terá um fator redutor, negociados entre as partes, em função da impossibilidade do concessionário desempenhar suas atividades”.</i></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. As atividades de hangaragem e manutenção de aeronaves próprias não geram receitas e conseqüentemente estas empresas ficariam em desvantagem se compararmos com as outras atividades que geram lucro.</li><li>2. O fator redutor poderá ser um desconto percentual sobre o preço mensal estabelecido em instrumento contratual até a conclusão das obras e serviços.</li></ol> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> O art. 2º, parágrafo único, alínea “b”, da Lei nº 6.009, de 26/12/1973, atribui ao gestor do aeroporto a competência de estabelecer os preços das áreas aeroportuárias. Corroborando esse entendimento, a Procuradoria Federal Junto à ANAC, nos Pareceres nº 469/2008 e nº 264/2009, e o Tribunal de Contas da União (TCU), por meio do Acórdão 1661/2005 – Plenário –, manifestaram-se favoravelmente à tese de que o gestor aeroportuário é o responsável pelo estabelecimento dos preços das áreas aeroportuárias. Além dos referidos aspectos jurídicos, é entendimento desta Agência que, do ponto de vista econômico, o tabelamento de preços não é o mecanismo regulatório mais apropriado para a questão da alocação das áreas aeroportuárias. Grosso modo, entende-se que um ambiente de maior liberdade de negociação de preços para empresas e gestor aeroportuário apresenta maiores condições de gerar preços que reflitam adequadamente o grau de escassez de cada área. No entanto, para evitar (ou diminuir) o poder de monopólio do gestor aeroportuário, a Resolução cria o mecanismo de compartilhamento – para uma argumentação mais aprofundada do ponto de vista econômico, consultar a Justificativa para o presente processo de Audiência Pública. Diante das razões expostas, o sugerido tabelamento de preços de áreas</p>	<p>Luiz Octavio Leite Bitencourt (Aeromax Consultoria Empresarial Ltda); Wagner Canhedo Azevedo Filho (Brata – Brasília Transporte e Manutenção Aeronáutica S/A)</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>aeroportuárias não é o mecanismo que a ANAC considera adequado para esta Resolução.</p>	
<p>II - a utilização em exclusividade, prevista no inciso II do art. 6º, e a utilização de áreas destinadas à exploração comercial, descritas no art. 10, <b>terá o preço pactuado entre o administrador aeroportuário e a empresa interessada, observado no primeiro caso o disposto no art. 5º, tomando como parâmetros comparativos para a fixação, preços médios já praticados no aeroporto, corrigido por índice oficial.</b></p> <p>Justificativa: Não é aceitável prever que o preço para a utilização de área aeroportuária fique ao exclusivo talante e discricionariedade do administrador aeroportuário, que poderá, dependendo do humor, fixar preços díspares, não isonômicos, para um e para outro concessionário das áreas. É prudente e aconselhável que a ANAC, como órgão regulador, fixe parâmetros ou critérios para essa fixação, de forma a que a política de fixação de preços para a utilização das áreas aeroportuárias seja uma só em todo o país, quer na esfera federal, estadual e municipal.</p> <p>Com base na própria justificativa da Anac, sob o aspecto do problema econômico, itens 6 a 10, é objeto desta Resolução evitar insustentável aumento de custos operacionais para as empresas e conseqüentemente para os usuários de seus serviços, sejam usuários do transporte aéreo público ou da aviação geral.</p> <p>Assim, é vital para o setor que os preços sejam tabelados pela agência reguladora de forma a evitar possíveis distorções por parte dos gestores aeroportuários locais, que teriam poder discricionário/arbitrário para elevar os valores pagos pela utilização de área, evitando desta forma, possíveis barganhas que podem ser de interesse ..... do gestor local em detrimento dos interesses dos usuários.</p> <p>Embora perceba-se o interesse da atual administração aeroportuária em elevar os valores pagos pela utilização das áreas em razão do boom econômico da aviação nos últimos 2 anos, deve-se considerar que este não é um cenário permanente e que as empresas estão sofrendo bruscas conseqüências da crise econômica mundial.</p> <p>É razoável que se mantenha os valores da tabela anexa a portaria 774, aplicando o INPC sobre esses valores (mesmo reajuste atualmente utilizado para atualização dos valores nos atuais contrato)</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> O art. 2º, parágrafo único, alínea “b”, da Lei nº 6.009, de 26/12/1973, atribui ao gestor do aeroporto a competência de estabelecer os preços das áreas aeroportuárias. Corroborando esse entendimento, a Procuradoria Federal Junto à ANAC, nos Pareceres nº 469/2008 e nº 264/2009, e o Tribunal de Contas da União (TCU), por meio do Acórdão 1661/2005 – Plenário –, manifestaram-se favoravelmente à</p>	<p>Luiz Roberto Vilella (SETE Táxi Aéreo Ltda.)</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>tese de que o gestor aeroportuário é o responsável pelo estabelecimento dos preços das áreas aeroportuárias.</p> <p>Além dos referidos aspectos jurídicos, é entendimento desta Agência que, do ponto de vista econômico, o tabelamento de preços não é o mecanismo regulatório mais apropriado para a questão da alocação das áreas aeroportuárias. Grosso modo, entende-se que um ambiente de maior liberdade de negociação de preços para empresas e gestor aeroportuário apresenta maiores condições de gerar preços que reflitam adequadamente o grau de escassez de cada área. No entanto, para evitar (ou diminuir) o poder de monopólio do gestor aeroportuário, a Resolução cria o mecanismo de compartilhamento – para uma argumentação mais aprofundada do ponto de vista econômico, consultar a Justificativa para o presente processo de Audiência Pública. Diante das razões expostas, o sugerido tabelamento de preços de áreas aeroportuárias não é o mecanismo que a ANAC considera adequado para esta Resolução.</p>	
<p>Art. 12. O administrador aeroportuário celebrará os atos próprios e fixará o preço específico pela utilização das áreas nos termos da legislação aplicável, observadas as seguintes disposições:</p> <p><b>I - a utilização das áreas essenciais e operacionais acessórias, previstas nos incisos I e II do § 1º do art. 2º, sejam em utilização compartilhada ou exclusiva pelas empresas que atuem no aeroporto, previstas no art. 6º, terão preço definido proporcionalmente em razão do ressarcimento das despesas com água, energia elétrica, limpeza, manutenção de equipamentos e de outros correlatos, acrescidos da razoável margem de administração, observados os princípios do documento 9082 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) sobre cobranças nos aeroportos, nos termos de instrumentos específicos, sendo vedado o tratamento discriminatório entre as empresas usuárias das áreas compartilhadas;</b></p> <p>II - a utilização das áreas administrativas e de apoio operacional, prevista no inciso III do § 1º do art. 2º, terão preço definido proporcionalmente em razão do ressarcimento, sem fins lucrativos, das despesas com água, energia elétrica, limpeza, manutenção de equipamentos e de outros correlatos, nos termos de instrumentos específicos;</p> <p>III - a utilização de áreas destinadas à exploração comercial, prevista no inciso IV do § 1º do art. 2º, terá preço livremente pactuado entre o administrador aeroportuário e a empresa interessada.</p> <p><u>Justificativa:</u></p> <p>O dispositivo proposto na resolução deixa “livre” a pactuação do valor para a utilização das áreas essenciais, em utilização com exclusividade, igualando-as às áreas comerciais, em claro benefício à Administração Aeroportuária, que poderá estabelecer os parâmetros de cobrança. Portanto, propõe-se que sejam observados os princípios do documento 9082 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) sobre cobranças nos aeroportos, de forma que as despesas recorrentes sejam cobradas pela utilização da área, acrescidas obviamente da razoável margem de administração. Caso contrário, a administração aeroportuária poderá estabelecer uma regra de preços referenciais das regiões limítrofes ao sítio aeroportuário, os quais podem ser preços aviltantes ou exorbitantes, inviabilizando a modicidade tarifária e a</p>	<p>Apostole Lazaro Chryssafidis (ABETAR)</p>



**ANAC**

Agência Nacional de Aviação Civil - Brasil

**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

adequada prestação dos serviços públicos de transporte aéreo. É provável que haja ainda, permanecendo o artigo na redação original, uma interpelação judicial de ambas as partes, questionando os valores originalmente pactuados. Dessa forma, o que se propõe é a manutenção de uma clara distinção entre os preços indenizatórios da ocupação de áreas aeroportuárias, de acordo com sua função e papel no transporte aéreo.

**ANÁLISE DA ANAC:**

O art. 2º, parágrafo único, alínea “b”, da Lei nº 6.009, de 26/12/1973, atribui ao gestor do aeroporto a competência de estabelecer os preços das áreas aeroportuárias. Corroborando esse entendimento, a Procuradoria Federal Junto à ANAC, nos Pareceres nº 469/2008 e nº 264/2009, e o Tribunal de Contas da União (TCU), por meio do Acórdão 1661/2005 – Plenário –, manifestaram-se favoravelmente à tese de que o gestor aeroportuário é o responsável pelo estabelecimento dos preços das áreas aeroportuárias.

Além dos referidos aspectos jurídicos, é entendimento desta Agência que, do ponto de vista econômico, o tabelamento de preços não é o mecanismo regulatório mais apropriado para a questão da alocação das áreas aeroportuárias. Grosso modo, entende-se que um ambiente de maior liberdade de negociação de preços para empresas e gestor aeroportuário apresenta maiores condições de gerar preços que reflitam adequadamente o grau de escassez de cada área. No entanto, para evitar (ou diminuir) o poder de monopólio do gestor aeroportuário, a Resolução cria o mecanismo de compartilhamento – para uma argumentação mais aprofundada do ponto de vista econômico, consultar a Justificativa para o presente processo de Audiência Pública. Diante das razões expostas, o sugerido tabelamento de preços de áreas aeroportuárias não é o mecanismo que a ANAC considera adequado para esta Resolução.

Resta salientar, por fim, que o Documento citado na contribuição trata de tarifas aeroportuárias e de serviços de navegação aérea, matéria que não faz parte do escopo da Resolução.

Sugerimos que deve ser inserido um critério determinando um valor máximo e critérios de participação mais equânimes para que uma companhia aérea tenha seu hub em Guarulhos.

**Justificativa:**

A inclusão de um critério determinando o valor máximo para que uma companhia aérea tenha sua área exclusiva em um aeroporto é fundamental para que se evite o abuso do poder econômico e práticas exclusórias de companhias que não poderão investir elevados montantes em áreas exclusivas nos aeroportos.

**ANÁLISE DA ANAC:**

O art. 2º, parágrafo único, alínea “b”, da Lei nº 6.009, de 26/12/1973, atribui ao gestor do aeroporto a competência de estabelecer os preços das áreas aeroportuárias. Corroborando esse entendimento, a Procuradoria Federal Junto à ANAC, nos Pareceres nº 469/2008 e nº 264/2009, e o Tribunal de Contas da União (TCU), por meio do

Andrés Lorenzetti  
(IBERIA)



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>Acórdão 1661/2005 – Plenário –, manifestaram-se favoravelmente à tese de que o gestor aeroportuário é o responsável pelo estabelecimento dos preços das áreas aeroportuárias.</p> <p>Além dos referidos aspectos jurídicos, é entendimento desta Agência que, do ponto de vista econômico, o tabelamento de preços não é o mecanismo regulatório mais apropriado para a questão da alocação das áreas aeroportuárias. Grosso modo, entende-se que um ambiente de maior liberdade de negociação de preços para empresas e gestor aeroportuário apresenta maiores condições de gerar preços que reflitam adequadamente o grau de escassez de cada área. No entanto, para evitar (ou diminuir) o poder de monopólio do gestor aeroportuário, a Resolução cria o mecanismo de compartilhamento – para uma argumentação mais aprofundada do ponto de vista econômico, consultar a Justificativa para o presente processo de Audiência Pública. Diante das razões expostas, a referida limitação de preços de áreas aeroportuárias não é o mecanismo que a ANAC considera adequado para esta Resolução.</p>	
<p>Art. 12, II - a utilização em exclusividade, prevista no inciso II do art. 6º, terá preço definido proporcionalmente em razão do ressarcimento das despesas de água, energia elétrica, limpeza, manutenção de equipamentos e outros correlatos, nos termos de instrumentos específicos, acrescido de margem que assegure um retorno sobre o investimento dentro dos padrões internacionais, limitando-se o preço a um valor 10% (dez por cento) superior ao previsto no inciso I do art. 12.</p> <p>Inclusão de Inciso III, com a seguinte redação : “a utilização de áreas destinadas à exploração comercial, descritas no art. 10, terá preço livremente pactuado entre o administrador aeroportuário e a empresa interessada.”</p> <p><u>Justificativa:</u></p> <p>Não se pode comparar, nem lhes conferir um tratamento semelhante, as atividades comerciais com as atividades de explorador de serviço aéreo público que requerem utilização em exclusividade. As segundas são reconhecidas pela própria ANAC como atividades necessárias para que ocorra a operação de aeronaves no sítio aeroportuário, isto é, são a própria razão de existência do aeroporto.</p> <p>Em suas Justificativas para a Proposta de Resolução, a ANAC reconhece que “o poder do gestor aeroportuário sobre o preço se mostra mais acentuado nos aeroportos que operam no limite de sua capacidade, uma vez que a demanda é a maior que a oferta de infraestrutura nestes aeroportos”, e que “a ausência de regulação nesse mercado pode acarretar indesejável aumento de custos operacionais para as empresas e, por conseguinte, provocar resultados indesejados na política de preços do transporte aéreo público. Assim, um dos objetivos do regulador deve ser limitar este poder de mercado do gestor aeroportuário.” Ocorre que a regulação, tal como proposta e ao contrário do que se pretende, levará ao aumento de custos operacionais para as empresas, acarretando um indesejável aumento de preços no transporte aéreo público, seja pelo simples repasse de custo, seja pela diminuição da oferta de voos e</p>	<p>Marcos Azevedo (Air France e KLM)</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

assentos, em função da inviabilidade econômica da operação.

**ANÁLISE DA ANAC:**

O art. 2º, parágrafo único, alínea “b”, da Lei nº 6.009, de 26/12/1973, atribui ao gestor do aeroporto a competência de estabelecer os preços das áreas aeroportuárias. Corroborando esse entendimento, a Procuradoria Federal Junto à ANAC, nos Pareceres nº 469/2008 e nº 264/2009, e o Tribunal de Contas da União (TCU), por meio do Acórdão 1661/2005 – Plenário –, manifestaram-se favoravelmente à tese de que o gestor aeroportuário é o responsável pelo estabelecimento dos preços das áreas aeroportuárias.

Além dos referidos aspectos jurídicos, é entendimento desta Agência que, do ponto de vista econômico, o tabelamento de preços não é o mecanismo regulatório mais apropriado para a questão da alocação das áreas aeroportuárias. Grosso modo, entende-se que um ambiente de maior liberdade de negociação de preços para empresas e gestor aeroportuário apresenta maiores condições de gerar preços que reflitam adequadamente o grau de escassez de cada área. **No entanto, para evitar (ou diminuir) o poder de monopólio do gestor aeroportuário, a Resolução cria o mecanismo de compartilhamento** – para uma argumentação mais aprofundada do ponto de vista econômico, consultar a Justificativa para o presente processo de Audiência Pública. Ademais, deve-se ressaltar que a experiência internacional demonstra que não é praxe a regulação de preços para áreas aeroportuárias, ao passo que, no Brasil, os preços atualmente vigentes são muito baixos e não refletem adequadamente o grau de escassez da infraestrutura aeroportuária – gerando, inclusive, distorções que prejudicam sua expansão.

Na Seção II, Dos Preços Específicos: Proposta de alteração na cobrança de arrendamento variável sobre combustível de aviação, para que seja fixada por volume e não 1,1% do preço final que incide ao consumidor (linha aérea, operador de aeronave, etc.)

Justificativa:

Apesar de dois comentários acima a justificativa é única, sendo que na posição de compradores de querosene de aviação nossa companhia aérea está sujeita as variações do mercado internacional de petróleo/derivados, em relação ao repasse do arrendamento variável no preço cobrado pelas distribuidoras de combustível de aviação nos aeroportos brasileiros. A taxa aeroportuária sobre essas vendas incide sobre o preço final do produto, acarretando a variações vinculadas ao preço da matéria prima e não exclusivamente ao volume vendido, como é prática mundial, uma vez que os custos aeroportuários, relacionados ao fornecimento de combustível de aviação, não estão diretamente ligados ao preço internacional do petróleo ou seus derivados.

**ANÁLISE DA ANAC:**

O foco da Resolução é regulamentar a alocação de áreas destinadas à utilização pelas empresas de serviço aéreo público.

Paulus Figueiredo  
(TAM Linhas Aéreas)



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>Quanto ao problema apontado na contribuição, a ANAC vai estudar o assunto e, caso considere conveniente, emitir normativo específico.</p>	
<p>Estabelecer o valor que será cobrado às distribuidoras de combustíveis de aviação, sendo um valor em R\$/litro vendido no aeroporto.</p> <p><u>Justificativa:</u></p> <p>Hoje em dia os preços pagos pelo arrendamento fixo, valor por metro quadrado de área utilizado nos aeroportos mais um arrendamento variável de 1,1% do preço básico do insumo QAV ou AVGAS representa uma parcela significativa dos custos dos combustíveis de aviação no Brasil. Mundialmente os valores cobrados por arrendamento de áreas de combustíveis aeronáuticos em aeroportos são reguladas por uma tarifa fixa por litro. Visando aumentar a competitividade da indústria, sugerimos que seja implementado o padrão internacional, ou seja, somente cobrança de um valor variável pré-definido sobre o volume consumido no aeroporto.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> O foco da Resolução é regulamentar a alocação de áreas destinadas à utilização pelas empresas de serviço aéreo público. Quanto ao problema apontado na contribuição, a ANAC vai estudar o assunto e, caso considere conveniente, emitir normativo específico.</p>	<p>Marcelo Soares e Ricardo Paganini (Air BP Brasil Ltda)</p>
<p>Seção II – Dos preços específicos</p> <p>Estabelecer uma regra específica de remuneração dos operadores aeroportuários pelos distribuidores de combustível nos aeroportos. Os valores cobrados por arrendamento de áreas de combustível aeronáuticos em aeroportos são mundialmente regulados por uma tarifa fixa por litro, galão ou metro cúbico de combustível comercializado neste aeroporto, não sendo, portanto, existente à remuneração composta por um arrendamento fixo e um arrendamento variável aplicado como porcentagem aos valores pagos pelos combustíveis.</p> <p>A fórmula proposta é o estabelecimento de um valor em Reais por metro cúbico, com o uso de um indexador anual de correção destes valores, a ser determinado posteriormente. Correntemente estes valores deveriam estar situados entre R\$ 6,00 a R\$ 9,00 por metro cúbico de QAV e AVGAS comercializados nos aeroportos, que representam valores em linha com outros aeroportos no mundo. Conseqüentemente, seriam eliminados os valores de arrendamento fixo e variável, gerando maior transparência nos preços finais dos combustíveis de aviação comercializados em cada aeroporto do país, independentemente de sua categoria.</p> <p><u>Justificativa:</u></p> <p>Correntemente, os preços pagos pelo arrendamento fixo mais o arrendamento variável de 1,1% sobre o preço básico do insumo QAV ou AVGAS representa uma parcela significativa dos custos dos combustíveis de aviação no Brasil. Os valores cobrados por arrendamento de áreas de combustível aeronáuticos em aeroportos são</p>	<p>Luis Felipe de Oliveira e Filipe Pereira dos Reis (IATA)</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>mundialmente regulados por uma tarifa fixa por litro, galão ou metro cúbico de combustível comercializado neste aeroporto. Não existe, portanto, um arrendamento fixo e nem um arrendamento variável aplicado como porcentagem dos valores pagos pelo combustível. A fórmula proposta é o estabelecimento de um valor em reais por metro cúbico, com o uso de um indexador anual de correção destes valores a ser determinado. Correntemente estes valores deveriam estar situados entre R\$ 6,00 a R\$ 9,00 por metro cúbico de QAV e AVGAS comercializados nos aeroportos, que representam valores em linha com outros aeroportos no mundo. Consequentemente seriam eliminados os valores de arrendamento fixo e variável, gerando maior transparência nos preços finais dos combustíveis de aviação comercializados em cada aeroporto do país, independentemente de sua categoria.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> O foco da Resolução é regulamentar a alocação de áreas destinadas à utilização pelas empresas de serviço aéreo público. Quanto ao problema apontado na contribuição, a ANAC vai estudar o assunto e, caso considere conveniente, emitir normativo específico.</p>	
Resposta da ANAC	

**Artigo 13**

Forma como se encontra na Resolução	
<p>Art. 13. Nas hipóteses do art. 6º, será fixado o prazo de vigência do contrato de utilização de área celebrado com o administrador aeroportuário, que não excederá o prazo de outorga para a exploração do serviço aéreo público a que se vincula a utilização da área aeroportuária, e limitado a prazo máximo de 2 (dois) anos, no caso das áreas de que trata o inciso I do art. 5º.</p>	
<p>Parágrafo único. Os prazos de vigência fixados neste artigo poderão ser prorrogados sucessivamente, por prazos iguais, enquanto vigente a outorga para a exploração do serviço aéreo público a que se vincula a utilização da área aeroportuária.</p>	

Contribuições	Colaboradores
<p>Sugestão: <b>Art. 13. Na hipótese do Art. 6º, será fixado o prazo de vigência do contrato de utilização de área celebrado com o administrador aeroportuário, com prazo de vigência de 5 (cinco) anos prorrogáveis por igual período, nos casos das áreas de que tratam os Arts. 2º, incisos I ao VI, e 5º, incisos I ao VI.</b></p>	Reginaldo Moreira (ACIA-RJ)
<p>As empresas concessionários ligadas ao seguimento (sic) da aviação civil em geral, serviços aeronáuticos, auxiliares e correlatos, por natureza de sua atividade têm que promover investimentos elevados, quer seja com veículos/aeronaves, equipamentos de alta complexidade e tecnológico, quer seja na formação de pessoal qualificado e especializado.</p>	
<p>Uma empresa aeronáutica não subsiste se lapso temporal não for</p>	



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>compatível com o prazo, pelo menos, do retorno do investimento empregado, o que não se obtém em curto prazo.</p> <p>Nessa linha de raciocínio, o desenvolvimento da aviação civil em geral e da infraestrutura aeronáutica e de serviços correlatos não alcançará seus objetivos com o fechamento de empresas que se dispuseram a enfrentar crises nesse seguimento tão peculiar e frágil a problemas de toda ordem, (político, variação de moeda estrangeira, carga tributária, falta de subsídios do governo central, entre outros) com a centralização do seguimento nas mãos de poucos, o que por certo não é de interesse público nem do usuários dos serviços.</p> <p>O Sistema de Aviação Civil instituído pelo Decreto 65.144/1969 já previa como finalidade ao fomento dessa atividade de responsabilidade da União, a criação do DAC para estabelecer metas e organizar funcionamento da aviação civil em geral.</p> <p>Por esse motivo a Consulta Pública anterior sobre o que dispõe a presente, encerrada em 26/11/2008, estabeleceu o prazo contratual de 5 anos prorrogável por iguais períodos, em harmonia com a Lei nº 5.332/1967 c/c Art. 40, do C.B.Aer.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> A redação proposta na minuta de Resolução define que os contratos deverão fixar prazo, e que este está limitado ao prazo de outorga ou a 2 anos no caso de áreas de que trata o inciso I do art.5º. Logo, todo contrato terá prazo fixado, porém o mesmo não é definido previamente pela Resolução, ficando a administração aeroportuária e a empresa interessada na área com a possibilidade de negociar a duração do contrato, respeitados os limites fixados.</p>	
<p>Contribuições</p> <p><b><u>Prazos dos contratos de utilização de áreas aeroportuárias essenciais</u></b></p> <p>Com exceção dos contratos de área destinados ao despacho de aeronaves, passageiros e respectivas bagagens (<i>check-in</i>), todos os demais contratos relacionados às áreas previstas no art. 5º do novo projeto de Resolução poderão ser celebrados considerando-se o prazo de outorga para exploração do serviço aéreo público, a critério do gestor aeroportuário.</p> <p>O projeto de Resolução anterior previa o prazo máximo de 05 (cinco) anos, podendo ser renovado sucessivamente por igual período.</p> <p>Segundo a ANAC, a nova proposta de Resolução fornece suficiente segurança jurídica aos concessionários de área aeroportuária, eis que não impõe um prazo limite para os contratos celebrados e garante a indenização antecipada de empresas que firmarem contratos cuja amortização integral seja impossibilitada.</p>	<p>Colaboradores</p> <p>Murillo Marques (EMIRATES)</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>Sobre as áreas destinadas ao despacho de aeronaves, passageiros e respectivas bagagens (<i>check-in</i>), a Agência entende que o prazo de 02 (dois) anos encontra-se adequado, já que, em função da dinâmica do setor, a necessidade de áreas pode variar significativamente em prazos relativamente curtos.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> Não há sugestão objetiva.</p>	
<p>Contribuições</p> <p>Artigo 13. (...) Parágrafo único. Os prazos de vigência fixados neste artigo <b>deverão</b> ser prorrogados <b>sucessiva e ilimitadamente</b>, por prazos iguais, enquanto vigente a outorga para a exploração do serviço aéreo público a que se vincula a utilização da área aeroportuária, <b>desde que o Concessionário esteja em dia com todos os pagamentos referentes aos encargos contratuais estabelecidos e não apresente qualquer empecilho de ordem fiscal.</b></p> <p>Justificativa:</p> <p>Com o acréscimo do trecho <b>deverão</b> ser prorrogados, procura-se evitar rescisões imotivadas, como ocorre atualmente.</p> <p>O acréscimo do termo “<b>sucessiva e ilimitadamente</b>” está em absoluta consonância com o Código Brasileiro da Aeronáutica e o Decreto-lei 9760/46, pois nenhum desses diplomas contém regras vedando a prorrogação das avenças por sucessivos prazos.</p> <p>Não incidem sobre esses contratos de concessão de uso de áreas aeroportuárias as limitações quanto à prorrogação de prazo previstas no artigo 57 da Lei 8.66/93, pois tais contratos não são custeados com recursos do Orçamento Geral da União. Não há qualquer espécie de pagamento por parte da Administração; não concorrem as razões que impuseram a regra geral de limitação de duração dos contratos à disponibilidade de créditos orçamentários. Assim, não sofrem a limitação apontada, que expressamente só se aplica aos casos nos quais há utilização de recursos orçamentários.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> A ANAC não é competente para impor à administração aeroportuária que prorrogue sucessiva e ilimitadamente seus contratos.</p>	<p>Colaboradores</p> <p>Henrique Mourão (MOURÃO E ADVOGADOS ASSOCIADOS)</p>
<p>Resposta da ANAC</p>	

**Artigo 14**

Forma como se encontra na Resolução

Art. 14. Nas hipóteses não previstas no art. 13, o administrador aeroportuário poderá negociar o prazo de vigência do contrato, limitado ao prazo de sua outorga para explorar a infraestrutura



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

aeroportuária, quando houver, ou ao prazo máximo de 25 anos.

Contribuições

ou ao prazo mínimo de vigência de 10 (dez) anos e prazo máximo de 25 anos.

Parágrafo único. Os prazos de vigência fixados neste artigo poderão ser prorrogados sucessivamente, por prazos iguais, enquanto prestados, na área aeroportuária, serviços auxiliares de transporte aéreo, enquadrado no art. 102 da Lei nº 7.565, de 1986, ou seja, (i) serviços auxiliares aeroportuários, (ii) serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, (iii) serviços de abrigo de aeronaves de terceiros e (v) dos serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos.

Justificativa:

É crucial a inclusão, no referido artigo, de regras atinentes às empresas que prestam serviços auxiliares ao transporte aéreo, ou seja, empresas que prestam serviços auxiliares aeroportuários, dos serviços auxiliares de pista para aeronaves de terceiros, dos serviços de abrigo de aeronaves de terceiros e dos serviços de manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos.

**ANÁLISE DA ANAC:**

Não faz sentido estabelecer um prazo mínimo para os contratos, devendo o mesmo ser pactuado entre a administração aeroportuária e o contratante. Adicionalmente, a ANAC não é competente para obrigar que a administração aeroportuária renove seus contratos.

Colaboradores

Fernando Santos (SNETA); Eduardo Lins Clark Ribeiro (MICROLEVE COMERCIO E INDUSTRIA LTDA); Sonia Maria Dos Santos (Aristek Comércio Aeronáutico Ltda.); Ricardo Nogueira (Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG); Julio Banov Junior (TAM Aviação Executiva e Táxi Aéreo S.A.); Ricardo Telles Assad (Maricá Táxi Aéreo Ltda.); Fernanda Barros da Rocha Soares (Líder Táxi Aéreo S/A – Air Brasil); Alessandra Aeredo Coutinho Abrao (Voar Aviacao Ltda.); José Dilson Pessoa Araujo (Uirapuru Taxi Aereo Ltda.); Antonio Ronaldo Cunha Castro (ETA – Empresa De Taxi Aéreo); Caetano Araujo (AAC – Avjet Aircraft Components Serviços Aéreos Especializados); Gustavo Henrique Albrecht (HELISTAR TAXI AEREO LTDA); Erineu Fernandes Esteves (Flamingo Táxi Aéreo Ltda); Caroline Telles (Lasa Prospecções S.



Agência Nacional de Aviação Civil - Brasil

### Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

	<p>A.); Luis Roberto da Silva (América do Sul Táxi Aéreo Ltda); Breno Andrade Patrus (Just in Air Táxi Aéreo Ltda); Eduardo Tadeu de Aquino Falcão (Aeróleo Táxi Aéreo S. A.); Luiz Roberto Vilella (SETE Linhas Aéreas LTDA); Flavio José de Vasconcellos Pires (Banco Safra SA); Horus Financeiro; Antonio Ronaldo Cunha Castro (ABRAA e Helimed Aero Táxi Ltda); Mario Leci (JAD Táxi Aéreo); Paulo Carvalho (ABC Táxi Aéreo); Abrão Junior (Quick Manutenção de Aeronaves); Marcio Fonseca (AERO STAR TAXI AEREO); Paulo Martins (J.P. Martins Aviação); Licurgo Filho (ALIANÇA AVIAÇÃO e DIAMOND AVIAÇÃO); Olavo Vieira (Hangar Fountoura; ACECAM); João Vaz (Oceanair Táxi Aéreo); Décio Galvão (BHS – Brazilian Helicopter Services Táxi Aéreo); José Filho (Terral Táxi Aéreo)</p>
<p><b>Art. 14. O administrador aeroportuário poderá negociar o prazo de vigência do contrato, limitado ao prazo estipulado no Art. 13, prorrogá-lo ou não, na hipótese do Art. 2º, inciso VII, nos casos de áreas destinadas ao comércio apropriado para aeroporto.</b></p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b></p>	<p>Reginaldo Moreira (ACIA-RJ)</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p><b>Vide justificativa do colaborador na contribuição ao art. 13.</b> Não há necessidade de repetir o que o art. 13 já estabelece. Não há vedações a prorrogação de contratos para áreas destinadas ao comércio apropriado para aeroporto, apenas o limite do art. 14.</p>	
<p>Aumentar o tempo de concessão ou arrendamento para pelo menos 20 anos devido aos altos investimentos realizados e longo tempo para retorno.</p> <p><u>Justificativa:</u></p> <p>Devido aos altos investimentos necessários, com a possibilidade de diluir os investimentos que são bastante expressivos nas áreas de combustíveis de aeroportos, a depreciação dos mesmos se levada a um prazo maior e compatível com a obra sem dúvida irá gerar uma redução dos custos. Esta redução nos custos beneficiará as cias aéreas e consequentemente aos passageiros já que o combustível representa mais de 40% dos custos de operação de uma companhia aérea.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> Caso a administração aeroportuária considere que o prazo de amortização dos investimentos deva ser longo, a mesma poderá firmar contratos com a duração prevista no art. 14 (até 25 anos).</p>	<p>Marcelo Soares e Ricardo Paganini (Air BP Brasil Ltda)</p>
<p>Seção III Dos prazos Para a instalação de novos terminais de combustível em aeroportos seria necessária uma concessão ou arrendamento de mais longo prazo, entre 15 e 25 anos, dependendo o aeroporto.</p> <p><u>Justificativa:</u></p> <p>Para a instalação de novos terminais de combustível ou renovação de contratos em aeroportos seria necessário que as concessões ou arrendamentos fossem de mais longo prazo, entre 15 e 25 anos, dependendo o aeroporto. A possibilidade de diluição dos investimentos em prazo mais adequado ao vulto dos mesmos permitirá a construção de uma equação de retorno mais equilibrada, propiciando, assim, maior viabilidade na construção de novos terminais de combustível, que por sua vez resultara em maior competição entre os provedores de combustível nos aeroportos.</p> <p>A consequente redução nos custos de combustível permitirá que o mesmo esteja mais em linha com a média da indústria, atualmente na casa dos 23% dos custos de operação, contra mais de 32% no Brasil. Em última instância esta redução refletirá nos preços das passagens aéreas para os consumidores.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> Caso a administração aeroportuária considere que o prazo de amortização dos investimentos deva ser longo, a mesma poderá firmar contratos com a duração prevista no art. 14 (até 25 anos).</p>	<p>Luis Felipe de Oliveira e Filipe Pereira dos Reis (IATA)</p>
<p><b>Prazos dos contratos de utilização de áreas aeroportuárias não</b></p>	<p>Murillo Marques</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p><b><u>indicadas no art. 6º</u></b></p> <p>O texto do novo projeto de Resolução determina que o administrador aeroportuário poderá negociar o prazo de vigência dos contratos, limitando-o ao prazo máximo de 25 anos, desde que não se trate de área prevista no art. 6º.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> Não há sugestão objetiva.</p>	<p>(EMIRATES)</p>
<p>Resposta da ANAC</p>	

**Artigo 15**

<p>Forma como se encontra na Resolução</p> <p>Art. 15. Ao seu critério, o administrador aeroportuário poderá autorizar a realização de benfeitorias permanentes nas áreas aeroportuárias por quem a utiliza, registrando-se no contrato:</p> <p>I - o prazo correspondente para a amortização do investimento e a forma de cálculo da indenização para as hipóteses de indenização antecipada, quando impossibilitada a amortização integral;</p> <p>II - o uso conferido à edificação, conforme planejamento aeroportuário aprovado, explicitado nas propostas de realização de benfeitorias.</p> <p>§ 1º O prazo de amortização poderá exceder os prazos fixados no art. 13, limitado a 25 (vinte e cinco) anos.</p> <p>§ 2º Na hipótese do §1º, o administrador aeroportuário indenizará o utilizador da área pelo investimento não amortizado caso decida não prorrogar a vigência do contrato ao seu término.</p> <p>§ 3º Por decurso do prazo de amortização ou como decorrência de sua indenização antecipada, as benfeitorias serão incorporadas de pleno direito ao ativo do aeroporto.</p> <p>§ 4º A empresa que utiliza a área não terá direito à indenização referente à amortização pelo investimento realizado se rescindir voluntariamente o contrato.</p>	
---	--

<p>Contribuições</p> <p>“Art. 15. O administrador aeroportuário poderá autorizar a realização de benfeitorias permanentes nas áreas aeroportuárias por quem a utiliza, registrando-se no contrato:</p> <p>(...)</p> <p>§ 1º O prazo de amortização poderá exceder os prazos fixados no art. 13, limitado a 25 (vinte e cinco) anos, <b>com exceção das atividades operacionais essenciais cujo objeto contratual destina-se aos serviços próprios das empresas.</b>”</p> <p><b>“Neste caso, o prazo de amortização poderá ultrapassar o limite acima afixado caso haja anuência e autorização da autoridade aeronáutica”.</b></p> <p>(...)</p> <p>§ 2º Na hipótese do §1º, o administrador aeroportuário indenizará o utilizador da área pelo investimento não amortizado caso decida não prorrogar a vigência do contrato ao seu término <b>em comum acordo entre as partes e/ou por descumprimento de cláusula contratual, assegurando-se preservados todos os direitos de defesa ao</b></p>	<p>Colaboradores</p> <p>Luiz Octavio Leite Bitencourt (Aeromax Consultoria Empresarial Ltda); Wagner Canhedo Azevedo Filho (Brata – Brasília Transporte e Manutenção Aeronáutica S/A)</p>
--	---



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

*concessionário.*

**§3º Em caso de investimentos posteriores, em decorrência de sinistro ou outra causa para a qual não tenha contribuído a empresa interessada, o prazo de amortização do novo investimento deverá ser prorrogado até o limite do prazo fixado no contrato inicial (...)"**.

1. Retirar do texto “**Ao seu critério**” em função da obrigatoriedade do concessionário apresentar o projeto executivo para construção da benfeitoria que deverá ser aprovado pela unidade aeroportuária.
2. Estas atividades necessitam de um prazo maior na depreciação dos seus investimentos, em função de não gerar atividades econômicas que visam o lucro e sim e tão somente despesas operacionais.
3. A decisão unilateral em não prorrogar a vigência contratual poderá acarretar sérios prejuízos ao concessionário e a indenização terá que ter anuência entre as partes, uma vez que a parte prejudicada poderá recorrer a estância judicial para assegurar seus direitos legais.
4. Sugerimos inserir o parágrafo terceiro em função da possibilidade de ocorrer sinistros ou outra causa inerente a vontade da empresa.

**ANÁLISE DA ANAC:**

A ANAC não é competente para obrigar a administração aeroportuária renovar seus contratos. Os contratos deverão seguir os prazos estabelecidos, os quais, no entender desta Agência, contribuem para que haja um maior incentivo ao investimento em infraestrutura, sem que ocorra o engessamento da mesma. Quaisquer outras cláusulas deverão estar constantes dos contratos específicos.

Contribuições

§ 3º Por decurso do prazo de amortização ou como decorrência de sua indenização antecipada, as benfeitorias serão incorporadas de pleno direito ao **proprietário da área**.

Justificativa:

Solicitamos esclarecer a expressão “hipóteses de indenização antecipada”, exemplificando num parágrafo as “hipóteses de indenização antecipada”. A INFRAERO é uma empresa pública e não tem como realizar a incorporação das benfeitorias permanentes realizadas porque não é proprietária dos aeroportos que administra. As áreas pertencem a União.

**ANÁLISE DA ANAC:**

As hipóteses de indenização antecipada deverão constar do contrato específico a ser firmado.

Colaboradores

INFRAERO



## Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p><b><u>Amortização de benfeitorias</u></b></p> <p>O novo projeto de Resolução prevê o registro no contrato do prazo para amortização dos investimentos e a forma de cálculo da indenização para as hipóteses de indenização antecipada, quando impossibilitada a amortização integral. Prevê, ainda, que no caso de não prorrogação do contrato ao seu término, o administrador aeroportuário indenizará o utilizador da área pelo investimento não amortizado.</p> <p>Segundo a ANAC, o objetivo é garantir que as empresas não sejam prejudicadas ao realizarem investimentos não amortizados no aeroporto.</p> <p>Por outro lado, a manutenção da necessidade de autorização por parte do administrador aeroportuário para realização das benfeitorias permanentes permite a este vetar as modificações que possuam prazo de amortização muito dilatado.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> Não há sugestão objetiva.</p>	<p>Murillo Marques (EMIRATES)</p>
<p>Resposta da ANAC</p>	

### Artigo 16

<p>Forma como se encontra na Resolução</p> <p>Art. 16. Respeitado o ato jurídico perfeito, os administradores aeroportuários adaptarão os contratos atualmente vigentes às disposições desta Resolução em até um ano a contar da data de sua publicação.</p>	
<p>Contribuições</p> <p>Art. 16. Respeitado o ato jurídico perfeito, os administradores aeroportuários adaptarão os contratos atualmente vigentes, <b>bem como prorrogarão a vigência ou renovarão os contratos vencidos das empresas que explorem serviço aéreo público de que trata o art. 40, o art. 175 e 180 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 e o art. 1º da Lei nº 5.332, de 11 de outubro de 1967</b> às disposições desta Resolução em até um ano a contar da data de sua publicação.</p> <p>Justificativa:</p> <p>Necessário que também as situações relativas aos contratos de utilização de área aeroportuária vencidos, que estão sem a cobertura de contratos expressamente firmados, sejam também contemplados pela nova resolução, apaziguando e normalizando uma situação aflitiva e indefinida que se arrasta desde de o início do ano de 2008.</p> <p>Necessário que as situações relativas aos contratos de utilização de área aeroportuária vencidos sejam também contempladas pela nova Resolução, restabelecendo a segurança jurídica nas relações</p>	<p>Colaboradores</p> <p>Fernando Santos (SNETA); Mario Leci (JAD Táxi Aéreo); Paulo Carvalho (ABC Táxi Aéreo); Abrão Junior (Quick Manutenção de Aeronaves); Paulo Martins (J.P. Martins Aviação); Licurgo Filho (ALIANÇA AVIAÇÃO); José Filho (Terral Táxi Aéreo); Luiz Roberto Vilella (SETE Táxi Aéreo Ltda.); Ricardo Nogueira (Associação</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>contratuais.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> A ANAC não é competente para obrigar o administrador aeroportuário renovar os contratos em vigor. Além disso, os outros contratos deverão ser adaptados em um prazo de um ano.</p>	<p>Brasileira de Aviação Geral – ABAG); Julio Banov Junior (TAM Aviação Executiva e Táxi Aéreo S.A.); José Dilson Pessoa Araujo (Uirapuru Taxi Aereo Ltda.); Antonio Ronaldo Cunha Castro (ETA – Empresa de Taxi Aéreo); Flavio José de Vasconcellos Pires (Banco Safra SA); Alessandra Azeredo Coutinho Abrão (Voar Aviação Ltda); Antonio Ronaldo Cunha Castro (ABRAA e Helimed Aero Táxi Ltda).</p>
<p><b><u>Adaptação dos contratos vigentes</u></b></p> <p>O novo projeto determina que os administradores aeroportuários deverão adaptar os contratos atualmente vigentes às disposições desta resolução. O projeto anterior afirmava que as modificações seriam aplicadas somente aos contratos firmados a partir de sua publicação.</p> <p>Segundo a ANAC, os contratos já firmados devem ser respeitados e os demais contratos adaptados para que se tenha uma maior segurança jurídica. Ressalte-se, porém, que os contratos já formulados, mas não assinados, podem ser abrangidos pela Resolução.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> Não há sugestão objetiva.</p>	<p>Murillo Marques (EMIRATES)</p>
<p>Art. 16. Respeitado o ato jurídico perfeito <b><u>e de forma a permitir que as empresas aéreas se adaptem aos novos critérios estabelecidos nesta Resolução</u></b>, os administradores aeroportuários adaptarão os contratos, <b><u>por ocasião de seus vencimentos ou renovação, atualmente vigentes</u></b> às disposições desta Resolução <del>em até um ano</del> a contar da data de sua publicação.</p> <p><b><u>Parágrafo Único. De forma a permitir a adaptação acima referida, os atuais contratos de utilização em vigor serão renovados nas mesmas condições por um período de 5 (cinco) anos.</u></b></p> <p><u>Justificativa:</u></p>	<p>Marcelo Costa Farias</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>Inicialmente, considero que a ressalva relativa ao <b><u>ato jurídico perfeito</u></b>, mencionada neste artigo, choca-se com a determinação logo a seguir, no mesmo artigo, de que os administradores aeroportuários <b><u>adaptem os contratos atualmente vigentes às disposições desta Resolução em até um ano</u></b> a contar da data de sua publicação.</p> <p>Ou seja, se forem respeitados os atos jurídicos perfeitos relativos aos contratos em vigor, como se pode determinar que “os administradores aeroportuários <b><u>adaptarão os contratos atualmente vigentes</u></b> às disposições desta Resolução em até um ano a contar da data de sua publicação”?</p> <p>Paralelamente, por conhecer alguns contratos de utilização de áreas aeroportuárias firmados por empresas aéreas e a Infraero, considero ser necessário que se assegure às empresas um período de adaptação aos novos critérios estabelecidos nesta Resolução. Neste sentido, defendo, complementarmente ao ajuste já mencionado, que os contratos vigentes sejam renovados por um período adicional de cinco anos.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> Os contratos vigentes deverão ser respeitados. Já os contratos em fase de negociação, assim como a prestação de serviço que está sem um contrato regular, funcionando na espera de uma definição do regulador, deverão ser adaptados no prazo de um ano. Além disso, esta Agência não é competente para obrigar o administrador aeroportuário a renovar os contratos por um período de 5 anos.</p>	
Resposta da ANAC	

**Artigo 17**

Forma como se encontra na Resolução	
<p>Art. 17. Nos termos do art. 47, I, da Lei nº 11.182/2005, esta Resolução substitui as disposições das Portarias nº 774/GM-2, de 13/11/1997, DOU de 14/11/1997, Seção 1, página 26366, 456/GC-5, de 20/07/2000, DOU de 21/07/2000, Seção 1, página 4, 683/GC-5, de 29/08/2001, DOU de 30/08/2001, Seção 1, página 18, e 696-T/GC-5, de 27/09/2002, DOU de 30/09/2002, Seção 1, página 9.</p>	
Contribuições	Colaboradores
Não houve contribuições	
Resposta da ANAC	

**Artigo 18**

Forma como se encontra na Resolução
-------------------------------------



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

Art. 18. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Contribuições	Colaboradores
Não houve contribuições	
Resposta da ANAC	

PROPOSTA DE NOVOS ARTIGOS	
Contribuições	Colaboradores
<p>Seção II – Das Áreas Vinculadas à Exploração de Serviço Aéreo Público</p> <p>Artigo Novo. O administrador aeroportuário, observados, no que aplicável, o art. 40 da Lei no. 7.565 de 19 de dezembro de 1986, e a regulamentação referente à adequação do serviço, disponibilizará <u>em caráter de exclusividade</u> às empresas que explorem ou pretendam explorar o serviço aéreo público de carga aérea expressa <u>em aeroporto que não disponha de terminal de courier</u>, nos seguintes termos e condições:</p> <p><u>I – a fim de possibilitar a racionalização da atividade econômica, as áreas disponibilizadas em zona primária deverão ser suficientes para (a) a operação eficiente e integral das atividades de armazenamento e despacho aduaneiro de cargas expressa e formal (b) o acesso e permanência de pessoal necessário à operação das atividades e (c) à administração e segurança das atividades.</u></p> <p><u>II – as áreas disponibilizadas na forma deste artigo serão consideradas produtivas e não ociosas em sua integralidade, independentemente da destinação específica que for dada a cada metragem quadrada.</u></p> <p><u>III – o preço de utilização de tais áreas será determinado com base nos custos básicos para a sua manutenção e nos critérios históricos de contratação.</u></p> <p><u>§1º. Alternativamente, a empresa aérea habilitada ao transporte courier em aeroporto que não disponha de terminal dedicado a esta modalidade poderá efetuar o armazenamento e despacho aduaneiro de remessas expressas em zona secundária.</u></p>	<p>Fabiana Peixoto de Mello (Federal Express Corporation – Fedex)</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

§1º. Para fins de determinação da metragem quadrada necessária para satisfazer as condições do inciso I acima, serão considerados, em primeiro lugar, os parâmetros históricos de utilização pelas empresas. Isto é, as áreas já arrendadas serão consideradas automaticamente como necessárias.

A resolução não contempla os aspectos específicos das empresas de carga aérea que operam em Viracopos. E Viracopos é o maior aeroporto de carga aérea do país além de ser aquele que abriga as empresas de carga de maior expressão econômica, essencial, portanto, para o sucesso da política econômica brasileira.

Na forma da Instrução Normativa no. 560/05, art.7º, inciso III, as empresas de carga aérea habilitadas ao transporte expresso devem, **obrigatoriamente**, celebrar contrato de locação de área situada em **zona primária de aeroporto**, destinada ao armazenamento e despacho aduaneiro de remessas expressas, na hipótese de a interessada não operar em recinto sob a administração da Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária.

Em Viracopos, particularmente, não existe terminal de courier (TECO) e as empresas de carga aérea habilitadas devem, necessariamente, alugar áreas em caráter de exclusividade. Logo, as empresas têm de arrendar áreas exclusivas para esta finalidade. E não faria sentido econômico separar esta atividade do armazenamento da carga formal, que poderia ser feito em zona secundária. Logo, a empresa aérea é forçada a desenvolver suas operações de modo integral em zona primária.

As áreas alugadas pelas empresas de carga em zona primária em caráter exclusivo no aeroporto de Viracopos são áreas essenciais vinculadas à exploração de serviço aéreo público e especializado e a elas deve ser dado tratamento idêntico às aquelas listadas no item 21 da Justificativa e do artigo 5º da minuta.

**ANÁLISE DA ANAC:**

Todos os aeroportos serão contemplados por esta Resolução. A ANAC entendeu, durante o processo de análise das contribuições, que o critério que melhor se adequaria ao transporte de cargas seria o de volume de carga transportada. Neste sentido, foi efetuada alteração no artigo 6º da presente Resolução.

Acrescentar, entre o parágrafo 2º e o 3º, dispositivo que determine a competência da Superintendência de Infra-Estrutura da ANAC para apreciar reclamações de empresas que se julgarem discriminadas na questão da alocação de áreas aeroportuárias essenciais, e o prazo para tal apreciação, conforme sugestão:

Henrique Mourão  
(MOURÃO E  
ADVOGADOS  
ASSOCIADOS)



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

“§ 3º. Qualquer empresa aérea ou de serviços aéreos que se julgue discriminada na alocação de áreas aeroportuárias essenciais deverá recorrer à Superintendência de Infra-Estrutura da ANAC, que julgará o caso em 30 (trinta) dias, prorrogáveis uma única vez por outros 30 (trinta) dias.”

Justificativa:

Na prática, são muitos os casos de discriminação contra algumas empresas na alocação de áreas aeroportuárias essenciais. O dispositivo confere a tais empresas a prerrogativa de reclamar a um órgão com competência pré-definida neste sentido, estabelecendo o prazo de 60 (sessenta) dias para que a questão seja resolvida.

**ANÁLISE DA ANAC:**

A ANAC, de acordo com a Lei 11.182/2005, art. 8º, XX, já detém a competência de de compor conflitos, não sendo necessário explicitar nesta Resolução.

Resposta da ANAC

**OUTRAS PROPOSTAS**

Contribuições

**SUGERIMOS** que os órgãos e entidades ligadas ao seguimento da aviação civil em geral, ANAC, INFRAERO, Sindicatos (SNETA, SNEA, SIMARJ, ...), Associações (ABAG, ABUL, ACIA-RJ, ...), demais entidades envolvidas e representante do Ministério Público Federal venham a formar uma comissão de estudo sobre o que dispõe a Resolução posta em Consulta Pública, esta como sendo a segunda, registre-se, pois a matéria em debate envolve legislação de ordem constitucional e infra-constitucional, Código específico e legislação ordinária, as quais não podem ficar às margens da discussão, de modo a evitar que na busca de soluções acabe todo o processo em outro fórum, para que o trabalho realizado seja levado à consideração dos interessados mediante a competente Consulta Pública.

**ANÁLISE DA ANAC:**

A presente audiência pública, somada à consulta pública passada, buscou exatamente esse contato com o setor, recebendo uma grande quantidade de contribuições dos mais variados segmentos. Deste modo, entende-se que a sociedade e o setor foram ouvidos.

Colaboradores

Reginaldo Moreira  
(ACIA-RJ)

**RESOLUÇÃO Nº** , **DE** **DE** **DE 2009**

José Marcio Monsão  
Mollo (Sindicato  
Nacional das



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

Dispõe sobre a infra-estrutura aeroportuária, a administração dos aeroportos, a destinação e a utilização de áreas e instalações aeroportuárias e dá outras providências

Empresas Aeroviárias – SNEA)

A **DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC**, no exercício das competências que lhe foram outorgadas pelos arts. 8º, inciso XXI, e 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e considerando o deliberado na Reunião de Diretoria realizada em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2009,

**RESOLVE:**

**CAPÍTULO I  
DA EXPLORAÇÃO DA INFRA-ESTRUTURA  
AEROPORTUÁRIA**

Art. 1º Cabe à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, a infra-estrutura aeroportuária.

Art. 2º Para os efeitos desta Resolução consideram-se:

I - infra-estrutura aeroportuária: o conjunto representado pelas áreas, instalações e facilidades localizadas dentro da área do aeroporto;

II – aeródromo: toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de passageiros;

III – aeroporto: o aeródromo público, dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas;

IV – autoridade aeroportuária: a Administração do Aeroporto;

V – operação aeroportuária: a de embarque ou desembarque de passageiros ou de cargas destinados ou provenientes de transporte aéreo, sob a jurisdição de uma autoridade aeroportuária;

VI – operadores aeroportuários: as empresas de transporte aéreo público de passageiros, carga e mala postal, regular ou não-regular, doméstico ou internacional, e as empresas de serviços auxiliares;

Art. 3º A concessão do aeroporto será precedida de licitação realizada de acordo com a lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviço público.

Art. 4º A utilização de áreas aeroportuárias e a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação e melhoramento de instalações aeroportuárias por operadores aeroportuários serão realizados nos termos desta Resolução e da legislação aplicável.

**CAPÍTULO II  
DA ADMINISTRAÇÃO DO AEROPORTO**



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

**SEÇÃO I**

**Do Conselho de Autoridade Aeroportuária**

Art. 5º Será instituído, em cada aeroporto, um Conselho de Autoridade Aeroportuária.

§ 1º Compete ao Conselho de Autoridade Aeroportuária:

I – submeter à ANAC o regulamento de exploração do aeroporto;

II – aprovar o horário de funcionamento do aeroporto;

III - opinar sobre a proposta de orçamento do aeroporto;

IV – acompanhar a execução do orçamento do aeroporto;

V – propor medidas para promover a racionalização e a otimização do uso das instalações aeroportuárias;

VI – propor metas de desempenho para o Administrador do Aeroporto, acompanhando sua gestão administrativa, técnica, orçamentária e financeira;

VI - fomentar a ação industrial e comercial do aeroporto;

VII - zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência;

VIII - desenvolver mecanismos para atração de passageiros e cargas;

IX – pronunciar-se, previamente à aprovação da ANAC, sobre os valores das tarifas aeroportuárias;

X – aprovar os preços básicos específicos para utilização de áreas aeroportuárias, edifícios, instalações, equipamentos e serviços dos aeroportos, incidentes sobre os usuários do aeroporto;

XI – aprovar os programas de manutenção, conservação, modernização e expansão da infra-estrutura do aeroporto;

XII – aprovar o plano de desenvolvimento e de zoneamento das áreas essenciais, administrativas e comerciais do aeroporto;

XIII – promover estudos e manifestar-se sobre a eficácia e a atualidade dos planos básicos e específicos relativos às zonas de proteção, ruídos e auxílios à navegação aérea pertinentes ao aeroporto;

XIV - promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do aeroporto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;

XV – zelar pelo cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente;

XVI- estimular a competitividade do aeroporto;

XVII - baixar o seu regimento interno;

XVIII - pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do aeroporto.

§ 2º Compete, ainda, ao Conselho de Autoridade Aeroportuária estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações aeroportuárias.

Art. 6º O Conselho de Autoridade Aeroportuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

I - bloco do poder público, sendo:



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

a) um representante do Governo Federal, que será o Presidente do Conselho;

b) um representante do Estado onde se localiza o aeroporto;

c) um representante dos Municípios onde se localiza o aeroporto, no caso de regiões metropolitanas, ou do Município onde se localiza o aeroporto;

II - bloco das empresas de transporte aéreo:

a) um representante das empresas de transporte aéreo regular de passageiros, carga e mala postal;

b) um representante das empresas de transporte aéreo não-regular de passageiros, carga e mala postal;

c) um representante das empresas estrangeiras de transporte aéreo regular e não-regular de passageiros, carga e mala postal;

III – bloco dos operadores de aeronaves e prestadores de serviços:

a) um representante da aviação geral;

b) um representante das empresas de serviços auxiliares;

c) um representante das pessoas físicas ou jurídicas titulares de estabelecimentos comerciais no aeroporto;

IV - bloco da sociedade civil organizada:

a) um representante da associação comercial do Município ou das associações comerciais dos Municípios localizados em região metropolitana;

b) um representante do órgão municipal de proteção ao consumidor;

c) um representante dos passageiros;

§ 1º Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros do Conselho serão indicados:

I - pelo ministério competente, Governadores de Estado e Prefeitos Municipais, no caso do inciso I do caput deste artigo;

II - pelas entidades de classe das respectivas categorias econômicas, nos casos dos incisos II e III do caput deste artigo;

III – pela associação comercial local, no caso da alínea “a”, pelo PROCON local, no caso da alínea “b” e pela Câmara de Vereadores do Município, no caso da alínea “c”, todas do caput deste artigo.

§ 2º Os membros do Conselho serão indicados para um mandato de dois anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos.

§ 3º Os membros do Conselho não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 4º As deliberações do Conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

I - cada bloco terá direito a um voto;

II - o Presidente do Conselho terá voto de qualidade.

§ 5º As deliberações do Conselho serão baixadas em ato do seu presidente

**SEÇÃO II**  
**Do Administrador do Aeroporto**



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

Art. 7º A Administração do Aeroporto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária ou delegatária do aeroporto.

§ 1º Compete à Administração do Aeroporto:

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão;

II - assegurar à navegação aérea o gozo das facilidades aeroportuárias;

III – celebrar contratos de utilização de áreas aeroportuárias;

IV – arrecadar as tarifas aeroportuárias e respectivos adicionais, aprovados pela ANAC;

V – submeter ao Conselho de Autoridade Aeroportuária os valores dos preços específicos;

VI - prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Aeroportuária;

VII - fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações aeroportuárias;

VIII - fiscalizar as operações aeroportuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

IX - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no aeroporto, no âmbito das respectivas competências;

X - promover a remoção de aeronaves ou cascos de aeronaves inoperacionais que possam limitar ou prejudicar as operações aéreas do aeroporto;

XI - suspender operações aéreas que prejudiquem o bom funcionamento do aeroporto;

XII - desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras atribuições que lhes forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Aeroportuária;

XIII - estabelecer o horário de funcionamento do aeroporto, ouvido o Conselho de Autoridade Aeroportuária.

§ 2º As autoridades que exercem suas funções no aeroporto devem criar mecanismo permanente de coordenação e integração das respectivas funções, com a finalidade de agilizar a fiscalização e a liberação das pessoas, aeronaves e mercadorias.

Art. 8º É facultado o arrendamento, pela Administração do Aeroporto, sempre através de licitação, de áreas e instalações aeroportuárias destinadas ao comércio apropriado ao aeroporto.

**CAPÍTULO III**  
**DAS ÁREAS E INSTALAÇÕES AEROPORTUÁRIAS**

**SEÇÃO I**

Da Destinação das Áreas e Instalações Aeroportuárias

Art. 9º Os aeroportos compreendem áreas e instalações destinadas:

I - à sua própria administração;



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

- II - ao pouso, decolagem, manobra e estacionamento de aeronaves;
- III - ao atendimento e movimentação de passageiros, bagagens e cargas;
- IV - às empresas de transporte aéreo;
- V - ao terminal de carga aérea;
- VI - aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos internacionais;
- VII - ao público usuário e estacionamento de seus veículos;
- VIII - aos serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário;
- IX - ao comércio apropriado para aeroporto.

**SEÇÃO II**

**Da Classificação das Áreas e instalações Aeroportuárias**

Art. 10. Para os fins previstos nesta Resolução, as áreas e instalações aeroportuárias são classificadas em:

- I – essenciais;
- II – administrativas; e
- III – comerciais.

§ 1º Áreas e instalações essenciais são as destinadas aos serviços das empresas de transporte aéreo, abrangendo as relativas:

- I – ao recebimento e despacho de passageiros e respectivas bagagens (“checkin”);
- II – à venda de passagens, reservas e informações;
- III – ao recebimento e despacho de aeronaves (“check-out”);
- IV – ao tratamento de bagagem extraviada (“lost luggage”);
- V – ao atendimento a passageiros menores desacompanhados, gestantes, com dificuldade de locomoção ou com necessidades especiais;
- VI – à comissaria de bordo;
- VII – ao recebimento e despacho de cargas e de bens transportados por aeronaves;
- VIII – à carga e descarga de aeronaves;
- IX – às atividades auxiliares de pista;
- X – ao estacionamento de equipamentos de rampa;
- XI – à manutenção de equipamentos de rampa;
- XII – às instalações sanitárias, vestiários e refeitórios;
- XIII – à manutenção de linha, interna e externa, da aeronave, para suprimento de pronto-atendimento à aeronave em operação;
- XIV – à manutenção de aeronaves e equipamentos aeronáuticos;
- XV – à hangaragem de aeronaves e de veículos confinados;
- XVI – à telecomunicações aeroportuárias, antenas e meteorologia;
- XVII – à guarda de material importado, não nacionalizado, de uso da empresa de transporte aéreo;
- XVIII – ao acesso de veículos às áreas restritas para serviços de comissária, despacho de carga, transporte de tripulantes e outro



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

correlatos à operação;

XIX – à safety, security e segurança do trabalho;

XX – ao treinamento operacional;

XXI – ao abastecimento de combustíveis e lubrificantes de aeronaves;

XXII – à instalação de escritórios administrativos;

XXIII – aos serviços auxiliares contratados às empresas referidas no art. 102 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

§ 2º Áreas administrativas são as destinadas às instalações e atividades da Administração do Aeroporto e à prestação de serviços públicos, abrangendo as relativas aos serviços:

I – de proteção ao voo;

II – de prevenção, salvamento e combate a incêndio;

III – de atendimento ao público e fiscalização da aviação civil;

IV – de Polícia Federal;

V – de Polícia Civil e Polícia Militar;

VI - do Sistema Brasileiro de Inteligência;

VII – de Juizado de Menores;

VIII – de vigilância sanitária;

IX - de vigilância agropecuária;

X - de controle e fiscalização do meio ambiente e recursos naturais renováveis;

XI - de fiscalização aduaneira.

§ 3º Áreas comerciais são as destinadas ao comércio apropriado para aeroporto, compreendendo as áreas:

I – não abrangidas pelos parágrafos anteriores, quando utilizadas para o exercício de atividades das empresas de transporte aéreo público ou de serviços auxiliares que não sejam indispensáveis para apoiar a operação aérea em curso no aeroporto e que possam ser instaladas fora da área do aeroporto;

II – utilizadas para atividade comercial não vinculada à operação de aeronaves.

Art. 11. Cabe ao Administrador do Aeroporto, ouvido o Conselho de Autoridade Aeroportuária, determinar a localização e o tamanho apropriado das áreas aeroportuárias de que trata este Capítulo.

## **CAPÍTULO IV**

### **DAS ÁREAS E INSTALAÇÕES ESSENCIAIS E COMERCIAIS**

#### **SEÇÃO I**

##### **Da Utilização das Áreas Essenciais**

Art. 12. O Administrador do Aeroporto, nos termos do art. 40 da Lei nº 7.565, de 1986, disponibilizará as áreas essenciais referidas no § 1º do art. 10º desta Resolução para utilização exclusiva por empresas prestadoras de serviços de transporte aéreo público de passageiros, carga e mala postal, regular ou não-regular, doméstico ou internacional.

§ 1º As áreas mencionadas nos incisos VII, VIII e XXII do § 1º do art. 10 desta Resolução poderão ser disponibilizadas às empresas



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

que de serviços auxiliares enquadradas no art. 102 da Lei nº 7.565, de 1986.

§ 2º Nos aeroportos que, nos termos da regulamentação em vigor, operam no limite de sua capacidade operacional nos dias úteis, são vedadas:

I - a implementação e a utilização específica de novos hangares para manutenção de aeronaves;

II - a operação de empresas de serviços aéreos especializados.

Art. 13. As áreas essenciais poderão ser utilizadas em regime de compartilhamento entre empresas de transporte aéreo público.

§ 1º Para os fins previstos neste artigo, o Administrador do Aeroporto deve destinar, no mínimo, 10% (dez por cento) das áreas essenciais disponíveis para utilização compartilhada pelas empresas de transporte aéreo público que atuem no aeroporto.

§ 2º As áreas para utilização compartilhada serão disponibilizadas mediante solicitação e conforme a necessidade, sendo vedado qualquer tratamento discriminatório.

Art. 14. Na distribuição, às empresas de transporte aéreo público, de áreas e instalações essenciais referidas no § 1º do art. 10 desta Resolução, serão observados os seguintes critérios:

I – no caso dos incisos I a V e XIX, XX e XXII a distribuição será limitada pela proporção entre a quantidade de assentos ofertados pela empresa no aeroporto e a quantidade total de assentos ofertados no aeroporto por todas as empresas, no período de seis meses que anteceder a solicitação da área;

II – no caso de áreas e instalações essenciais destinadas ao recebimento e despacho de cargas e de bens transportados por aeronaves será limitada pela proporção entre o total em quilogramas da carga e bens movimentados pela empresa no aeroporto e o total em quilogramas movimentado por todas as empresas no aeroporto, nos doze meses anteriores à solicitação da área;

III – nos demais casos a distribuição de áreas e instalações disponíveis será limitada pela proporção entre a movimentação de aeronaves da empresa no aeroporto e a quantidade total de movimentações no aeroporto por todas as empresas, no período de doze meses que anteceder a solicitação da área para utilização em exclusividade.

Art. 15. Verificada ou comprovada a ocorrência de capacidade ociosa de áreas com a destinação prevista no § 1º art. 10, o Administrador do Aeroporto deve distribuí-las ou redistribuí-las, total ou parcialmente, no último caso mediante prévia rescisão do respectivo termo de utilização, observando a seguinte ordem de prioridade:

I - empresas de transporte aéreo público;

II - empresas que prestam serviços a explorador de aeronave.

Art. 16. As empresas que utilizem áreas aeroportuárias essenciais poderão optar pela migração:

I - da modalidade de utilização com exclusividade para a de utilização compartilhada, a qualquer tempo, transferindo-se a área correspondente para o conjunto das áreas destinadas a utilização compartilhada; ou



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

II - da modalidade de utilização compartilhada para a de utilização em exclusividade, conforme disponibilidade de áreas.

Art. 17. É facultado às empresas de transporte aéreo público contratar com empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo a prestação de serviço nas áreas essenciais por elas utilizadas.

Art. 18. A ANAC poderá autorizar o Administrador do Aeroporto a disponibilizar às empresas de transporte aéreo público áreas essenciais não-edificadas, desde que:

I - não haja interesse de mais de uma empresa de transporte aéreo público pela mesma área;

II - o projeto básico da obra seja aprovado pelo Conselho de Autoridade Aeroportuária.

Parágrafo único. A disponibilização de áreas nos termos deste artigo submete-se ao disposto no art. 14 desta Resolução.

Art. 19. Os termos de utilização de áreas essenciais a serem celebrados entre as empresas de transporte aéreo público observarão o regime contratual estabelecido no art. 40 da Lei nº 7.565, de 1975 e, no que couber, as disposições da Lei nº 5.332, de 11 de outubro de 1967.

**SEÇÃO II**  
**Das Áreas Comerciais**

Art. 20. A utilização de áreas comerciais destinadas ao comércio apropriado para aeroporto será precedida de licitação, nos termos da legislação aplicável, e da celebração de contrato de arrendamento.

**CAPÍTULO V**  
**DAS CONDIÇÕES CONTRATUAIS PARA UTILIZAÇÃO DE**  
**ÁREAS ESSENCIAIS**

**SEÇÃO I**  
**Do Ressarcimento de Despesas e dos Preços Específicos**

Art. 21. A utilização de áreas, edifícios, instalações, equipamentos, facilidades e serviços de um aeroporto não abrangidos pelas tarifas aeroportuárias está sujeita ao pagamento, conforme o caso, de ressarcimento proporcional de despesas ou de preços básicos específicos que incidirem sobre a parte utilizada.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, o Administrador do Aeroporto, ouvido o Conselho de Autoridade Aeroportuária, fixará o valor do ressarcimento da despesa ou do preço básico específico pela utilização das áreas e instalações aeroportuárias, observadas as seguintes disposições:

I - a utilização das áreas e instalações administrativas pelas entidades ou órgãos públicos competentes e a utilização de áreas e instalações essenciais em regime de compartilhamento entre empresas de transporte aéreo público que atuem no aeroporto ficará sujeita ao ressarcimento, definido proporcionalmente e sem fins lucrativos, à Administração do Aeroporto, das despesas com água, energia elétrica,



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

limpeza, manutenção de equipamentos e de outras despesas correlatas, sendo vedado o tratamento discriminatório entre as empresas usuárias das áreas compartilhadas;

II - a utilização de áreas e instalações essenciais em regime de exclusividade pelas empresas de transporte aéreo público sujeitar-se-á ao pagamento de preços básicos específicos, nas condições estabelecidas nesta Resolução.

§ 2º A utilização de áreas destinadas ao comércio apropriado do aeroporto dependerá de avaliação prévia do preço mínimo a ser fixado pelo Administrador do Aeroporto em cada caso e de licitação na modalidade de concorrência, adotando-se parâmetros claros e objetivos para o critério de julgamento, que será do tipo maior oferta de pagamento pela área.

Art. 22. Os preços básicos específicos correspondem aos valores fixados para a utilização de 1m<sup>2</sup> (um metro quadrado) de determinada área ou instalação essencial, conforme tabela de valores a ser adotada pela Administração do Aeroporto.

**SEÇÃO II**  
**Dos Prazos**

Art. 23. O prazo de vigência do termo contratual de utilização de área ou instalação aeroportuária essencial não excederá o prazo da outorga para a exploração do serviço de transporte aéreo público a que se vincula a utilização da área aeroportuária.

Parágrafo único. O prazo de vigência estabelecido neste artigo será prorrogado sucessivamente, por prazos iguais, enquanto vigente a outorga para a exploração do serviço transporte aéreo público a que se vincula a utilização da área aeroportuária.

Art. 24. Na hipótese previstas no art. 18 desta Resolução, o Administrador do Aeroporto poderá acordar que o prazo de vigência do contrato de utilização será igual ao prazo de amortização do investimento, limitado este ao máximo de 25 (vinte e cinco) anos.

Art. 25. A seu critério, o Administrador do Aeroporto poderá autorizar a realização de benfeitorias permanentes nas áreas aeroportuárias por quem a utiliza, registrando-se no termo de utilização:

I - o prazo correspondente para a amortização do investimento e a forma de cálculo da indenização para as hipóteses de indenização antecipada, quando impossibilitada a amortização integral;

II - o uso conferido à edificação, conforme planejamento aeroportuário aprovado, explicitado nas propostas de realização de benfeitorias.

§ 1º O prazo de amortização poderá exceder os prazos fixados no art. 23 desta Resolução, desde que não ultrapasse 25 (vinte e cinco) anos.

§ 2º Por decurso do prazo de amortização ou como decorrência de sua indenização antecipada, as benfeitorias serão incorporadas de pleno direito ao ativo do aeroporto.

§ 3º A empresa que utiliza a área não terá direito à indenização referente à amortização pelo investimento realizado se rescindir



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

voluntariamente o contrato.

**CAPÍTULO VI  
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

Art. 26. Respeitado o ato jurídico perfeito, os administradores aeroportuários adaptarão os contratos atualmente vigentes às disposições desta Resolução em até um ano a contar da data de sua publicação.

Art. 27. É assegurado, a qualquer cidadão, a representação à Diretoria da ANAC, sobre quaisquer abusos e irregularidades cometidos na gestão do aeroporto.

Art. 28. Nos termos do art. 47, I, da Lei nº 11.182/2005, esta Resolução substitui as disposições das Portarias nº 774/GM-2, de 13/11/1997, DOU de 14/11/1997, Seção I, página 26366, 456/GC-5, de 20/07/2000, DOU de 21/07/2000, Seção I, página 4, 683/GC-5, de 29/08/2001, DOU de 30/08/2001, Seção I, página 18, e 696-T/GC-5, de 27/09/2002, DOU de 30/09/2002, Seção I, página 9.

Art. 29. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Justificativa:

**JUSTIFICATIVA**

Esta **MINUTA SUBSTITUTIVA**, elaborada pelo **SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS AEROVIÁRIAS – SNEA**, reflete, no seu alcance, a significativa preocupação das empresas brasileiras concessionárias da prestação de serviços públicos de transporte aéreo regular, enquanto principais usuárias dos aeroportos brasileiros, com a adequada atualização do marco regulatório que regula o uso da infraestrutura aeroportuária do País, fundamentalmente objeto da Portaria nº 774/GM2, de 13 de novembro de 1997.

É importante ressaltar, logo de início, que os notável avanço regulatório obtido com a institucionalização de um novo modelo de prestação de serviços de transporte aéreo público regular, objeto da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, não se fez acompanhar da atualização do regime de exploração da infra-estrutura aeroportuária,

Com efeito, o atual modelo de exploração da infra-estrutura aeroportuária remonta aos anos 70 do século passado, ou seja, foi parte integrante do modelo nacional-desenvolvimentista-estatista. Tanto isto se apresenta claro que a empresa estatal monopolista (INFRAERO) continua como o principal e praticamente único agente econômico no setor (cf. dados de movimentação de passageiros e cargas nos aeroportos por ela administrados quando confrontados com os demais aeroportos).

Daí, justamente, a necessidade de proceder-se a adequação dos



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

regulamentos vigentes à luz das normas constitucionais e infra-constitucionais em vigor, particularmente no que se refere ao cumprimento das disposições contidas nos arts. 18, XXI, “c” e 173 a 175 da Constituição Federal e nas Leis nºs 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e 11.182, de 27 de setembro de 2005.

Ocorre que a minuta de resolução submetida pela ANAC à audiência pública, muito embora possa representar um pequeno avanço em relação ao marco regulatório atual (Portaria citada), não atende o regime constitucional e legal em vigor, apenas reafirma o monopólio da exploração da infra-estrutura aeroportuária, criando comandos regulatórios ilegais, como por exemplo quando afeta a funcionário da empresa monopolista livre negociação quanto à fixação de preço para a “alocação” de áreas comerciais do aeroporto, quando a própria Constituição e as leis aplicáveis estabelecem a necessidade de prévia licitação.

De igual modo, a minuta de resolução, com fundamento em dispositivo legal da Lei nº 7.565/86 (art. 36) não recepcionado pela nova ordem constitucional, permite a construção, manutenção e exploração de aeroportos por outros agentes que não a União ou concessionários, permissionários e autorizatários.

Essas e inúmeras outras inconformidades do texto submetido ao que a ANAC denomina de “audiência pública não presencial” justificam, por si só, a sugestão que ora se apresenta, como “MINUTA SUBSTITUTIVA”.

A Minuta Substitutiva compõe-se, em sua estrutura formal, de 6 Capítulos, subdivididos em seções, assim ordenados: I – Da Exploração da Infra-estrutura Aeroportuária; II – Da Administração do Aeroporto; III – Das Áreas e Instalações Aeroportuárias; IV – Das Áreas e Instalações Essenciais e Comerciais; V – Das Condições Contratuais para Utilização de Áreas Essenciais.

Na sua essência, a minuta propõe uma profunda alteração no modelo atual, criando a figura da Autoridade Aeroportuária e de um Conselho de Autoridade Aeroportuária, que reflete as exigências da ordem democrática, assegurando que a gestão dos aeroportos repouse sobre um substrato ético-jurídico que representa um dos fundamentos de validade da própria ação administrativa do Administrador Aeroportuário.

De igual modo, a minuta, com o objetivo de proporcionar idênticas oportunidades a todos os agentes econômicos que atuam no aeroporto, não tolera a formulação de quaisquer cláusulas ou a inclusão de quaisquer condições impliquem em inobservância dos princípios da igualdade, da probidade e da publicidade, em importem em tratamento discriminatório entre agentes econômicos que se encontram na mesma situação.



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

Demais disto, a minuta restringe, em função do interesse público, o discricionarismo do administrador e veda-lhe, atento à exigência de moralidade administrativa, que implemente medidas com desvio dos objetivos para os quais a Administração Pública foi instituída, como a livre negociação de áreas comerciais.

A necessidade, reconhecida pela minuta, de transparência absoluta na condução da distribuição de áreas e instalações aeroportuárias e na formulação dos planos de desenvolvimento e zoneamento das áreas aeroportuárias, assim como na gestão técnica, orçamentária e financeira dos recursos do aeroporto e na execução de seus negócios, especialmente os de caráter obrigacional, reflete a preocupação das empresas de transporte aéreo público com o cumprimento dos valores e dos princípios que fundamentam o Estado Democrático de Direito, coibindo a interpretação arbitrária das normas legais em vigor.

Por último, ressalte-se que a minuta atribui regime jurídico especial aos contratos ou termos de utilização de áreas e instalações aeroportuárias, deferindo à Administração do Aeroporto, que deles participa com supremacia de poder, prerrogativas especiais, como a rescisão unilateral do contrato, quando presente o interesse público, sem prejuízo do pagamento de indenização pelos investimentos realizados.

**ANÁLISE DA ANAC:**

Sugestão parcialmente acatada.

Por meio da criação do comitê de usuários de áreas compartilhadas, presente na versão final da resolução, foi conferida maior transparência e participação das empresas junto à administração aeroportuária.

Acatou-se também a sugestão de se utilizar o critério de carga transportada como sendo o mais indicado para áreas contempladas no art. 5º, inciso II.

Porém, a minuta substitutiva apresentada, não explicita pontualmente os questionamentos sobre o disposto na proposta de resolução. Além disso, foram abordados assuntos que extrapolam o escopo desta proposta de resolução.

Foi exposto na justificativa que o estabelecimento de preços por meio da livre negociação seria ilegal. Entretanto, isso se mostra factível em quase todos os segmentos, assim como em outros países. Outrossim, encontra respaldo jurídico, na Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, no Parecer da Procuradoria Federal Junto à ANAC nº 469/2008, assim como no entendimento do TCU, por meio do Acórdão 1661/2005 – Plenário.

**1 – OBJETO**

1. ...

2. **Em 27/10/2008 foi disponibilizada para consulta pública uma proposta de Resolução** com o objetivo de regulamentar a utilização de áreas aeroportuárias. Todavia, **diante das inúmeras contribuições recebidas e de novos estudos realizados, a proposta anterior sofreu alterações que exigem novo processo de CONSULTA pública**, tanto

Elizabeth Nunes



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>para garantir maior transparência, como para buscar novas contribuições da sociedade.</p> <p><u>Justificativa:</u></p> <p>Entendo que a expressão <u>AUDIÊNCIA PÚBLICA</u> foi equivocadamente utilizada e deve ser corrigida para <u>CONSULTA PÚBLICA</u>.</p> <p>Segundo o próprio texto do subitem 2, do item 1 – Objeto, da Justificativa, assim como o registro relativo à Decisão tomada pela Diretoria da ANAC em reunião realizada no dia 18 de agosto de 2009, abaixo transcrito:</p> <p><i>“Decisão: <b>aprovada</b>, por unanimidade, a submissão do texto proposto a <u>novo processo de audiência pública pelo período de vinte dias, considerando a extensão das alterações procedidas na proposta anterior diante da grande quantidade de contribuições recebidas e dos novos estudos realizados</u>”</i>,</p> <p>a menção feita é sobre a necessidade de se promover uma <b>nova</b> AUDIÊNCIA PÚBLICA. No entanto, conforme mencionado no início do subitem 2 do texto da Justificativa, acima referido, <b><u>o processo realizado ano passado, no dia 27 de outubro de 2008, foi de CONSULTA PÚBLICA.</u></b></p> <p>Neste sentido, proponho que se proceda a correção de Audiência para CONSULTA PÚBLICA o procedimento que ora ocorre, o qual, posteriormente, deverá ser então objeto de uma Audiência Pública.</p> <p><b>ANÁLISE DA ANAC:</b> O presente processo de Audiência Pública está em consonância com o previsto na Instrução Normativa nº 18, de 17 de fevereiro de 2009.</p>	
<p>A definição de área compartilhada para áreas administrativas teria que ser melhor especificado na própria resolução. Todo mundo entende - e no aeroporto de GRU já se pratica muito tempo - o compartilhamento das áreas de check-in. A empresa X faz o check-in dela, encerra e tira todo o material de check-in. A outra empresa coloca o material de check-in dela e começa o check-in. Neste caso o único material que se movimenta para o check-in é basicamente papel de cartão de check-in, etiqueta de bagagem e outras etiquetas. Toda a infraestrutura, como computador CUTE, esteira de bagagem e balança já se encontram lá.</p> <p>O compartilhamento para áreas administrativas, como check-out etc. somente pode funcionar se uma área X existe e a INFRAERO a divide entre as companhias aéreas interessadas no sistema de compartilhamento. A área recebida teria que ser de uso daquela companhia aérea exclusivamente. Nas áreas de check-out tem equipamentos de IT, FAX, linhas de telefone, arquivos de vôo etc . Como isto poderia ser compartilhado com outra companhia aérea ?</p> <p>Enquanto as regras de um compartilhamento para áreas administrativas como check-out, escritório da Gerência de Aeroporto etc. não serem especificados não terá interesse das companhias aéreas em participar de um compartilhamento.</p>	<p>Thomas Graf (Swiss International Airlines)</p>



## Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

O Artigo 6, parag 3 define que as áreas de check-in para utilização em exclusividade será limitada pela proporção entre a quantidade de assentos ofertados pela empresa no aeroporto e a quantidade total de assentos ofertados no aeroporto por todas as empresas. Parece justo, já que a necessidade de área para check-in dependo do tipo de aeronave que uma companhia movimentata.

O Artigo 6, parag 4 define que as áreas como - entre outros - instalação de escritório administrativo para utilização em exclusividade será limitada pela proporção entre a movimentação de aeronaves da empresa no aeroporto e a quantidade total de movimentações no aeroporto por todas as empresas. Neste caso, uma empresa com aeronaves pequenos de aprox. 50 assentos, mas três movimentos por dia receberia uma área três vezes maior do que uma empresa internacional com uma frequência só - o que não parece justo.

### ANÁLISE DA ANAC:

A ANAC não regulamentou as especificidades da operacionalização. Esta decisão deverá ficar com as empresas afetadas em conjunto com a administração aeroportuária. Para tanto, ficou previsto o comitê de usuários de áreas compartilhadas.

Quanto ao critério de movimentação de aeronaves para a alocação de áreas destinadas à instalação de escritórios administrativos, esta agência entendeu ser o mais adequado. No exemplo citado, se uma empresa pequena desejasse ter um escritório proporcional à quantidade de aeronaves que movimentata, poderia desde que estivesse disposta a pagar o preço livremente negociado com a administração aeroportuária.

- 1) Em relacao a alocao do espaco – Nao concordamos com a alocao de areas como check in com base em numero de passageiros embarcados mas que as areas de operacao sejam alocadas conforme os movimentos de pouso, por exemplo. Acreditamos que o mais coerente seria a utilizacao do numero de passageiros embarcados como base para a alocao de espaco.
- 2) Acreditamos ser necessaria a descricao clara do que se entende por “area compartilhada”. Quais as caracteristicas dessas areas ?
- 3) Em relacao a area de Carga (TECA em GRU, por exemplo), as areas atualmente nao utilizada para operacao (ex.antigo armazen Transbrasil) nao poderiam ser realocadas ?
- 4) Ref ao item 3.2.1/28, de que forma essa distribuicao seria efetuada ? Como se daria esse processo ?
- 5) Item 3.2.1/30, estamos de acordo mas, caso haja mais de um interessado, como funcionaria esse processo ?

### ANÁLISE DA ANAC:

- 1) O critério de assentos ofertados adotado é uma variável altamente correlacionada com a de passageiros embarcados, sendo uma referência de mais fácil implementação, além de gerar uma menor variação nos números.

Murillo Marques  
(EMIRATES)



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas 208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

<p>2) Área compartilhada seria uma área onde as empresas desenvolveriam suas atividades (conforme a destinação do art. 5º), conjuntamente com as outras empresas que optarem pelo mesmo regime. Para sua alocação e distribuição, foi criada a figura do comitê de usuários de áreas compartilhadas.</p> <p>3) Sugestão foge do escopo desta proposta de resolução. Sua destinação compete ao gestor aeroportuário.</p> <p>4) Essa redistribuição fica a cargo do gestor aeroportuário.</p> <p>5) Havendo mais de um interessado pela área, não é satisfeita a condição do inciso I do art. 9º e o gestor aeroportuário fica impossibilitado de disponibilizar a área não edificada.</p>	
<p>Esta contribuição não se propõe a sugerir texto ou correção na escrituração das regras, visto que estará questionando a própria essência na qual a Justificativa foi fundamentada, e que resultou na Proposta de Resolução.</p> <p>A Proposta de Resolução, como apresentada, faz crer que a distribuição de áreas em aeroporto possa ser resolvida meramente pela adoção da metodologia de áreas compartilhadas ou exclusivas, e com o preço específico da área estabelecido por negociação entre o interessado e o administrador aeroportuário. A contribuição abaixo argumenta que a metodologia sugerida pode não ter o resultado esperado quando visto do lado do concessionário.</p> <p>1. A Proposta de Resolução, em seu artigo nº 5, não contempla determinadas atividades típicas de um aeroporto, tais como, e sem querer esgotar o tema, as atividades de Transporte de Superfície, o Despacho operacional de vôo, os Serviços de Proteção, e a Distribuição de Combustível e Óleo Lubrificante. Portanto entendese que essas atividades não estarão em território aeroportuário.</p> <p>2. A Proposta de Resolução, no artigo nº 6 e seus parágrafos, limita as áreas para as empresas aéreas baseadas nas quantidades de passageiros transportados e no número de movimento de suas aeronaves. No entanto não especifica se a regra se aplicará também a empresas estrangeiras, cuja Lei 7.565 não regulamenta a distribuição de área em aeroportos para empresas estrangeiras.</p> <p>3. Ainda na Proposta de Resolução, no artigo nº 6 e seus parágrafos, todas as distribuições de áreas foram regulamentadas em função da operação das empresas aéreas, a se entender os cálculos apresentados que são baseados nas quantidades de passageiros transportados e no número de movimento de suas aeronaves. O modelo seria viável se todas as atividades de aeroporto fossem realmente realizadas por empresas aéreas, quando sabemos que isso não é fato. Muitas o são por empresas ESATA, que também necessitam contratos de área com os aeroportos para obterem autorização de funcionamento. E outras o são por empresas homologadas pela Anac, a exemplo das oficinas de manutenção, e que também necessitam de contratos de área com aeroportos para obterem a homologação de empresa. Nesse sentido a Proposta não esclarece como ficaria a distribuição de área para aquelas empresas interessadas em realizar atividades em aeroportos, mas que não são operadoras de aeronave.</p> <p>4. Sabemos que cada tipo de negócio tem as suas peculiaridades de</p>	<p>Renato Cianflone (Digex Aircraft Maintenance SA)</p>



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

gestão e que o investidor, por seu lado, previamente avalia as possibilidades de investimento basicamente levando em consideração o custo fixo, estoque os valores estimados de faturamento, descontados os impostos.

A Proposta não consegue contemplar as peculiaridades de gestão para cada negócio. Suponhamos uma operação típica e essencial para um aeroporto como a praticada por uma empresa de Ground Handling. Notase que essa atividade pode ser realizada tanto por cada uma das empresas aéreas, individualmente, quanto por empresas subcontratadas de empresas aéreas. Porém independentemente do operador, somente os valores elevados das propriedades, a segurança patrimonial, e as regras para a cobertura de seguro de responsabilidade poderão demandar uma área exclusiva para a empresa onde ela possa gerir a empresa, estacionar seus equipamentos e fazer manutenção preventiva e corretiva em seus equipamentos. Uma seguradora poderá recusar-se a fazê-lo, ou tornar o prêmio consideravelmente maior caso a área da suposta empresa seja compartilhada.

Em adição, o investidor poderá ver seu plano de negócio perder sentido quando a Proposta ainda contempla a possibilidade de a empresa ter o seu contrato de área alterado, unilateralmente, pelo administrador. Sem a segurança mínima de poder prever o seu custo fixo e sem a garantia de utilização da área concedida, dificilmente um investidor minimamente cauteloso irá se aventurar a empreender um negócio em solo aeroportuário.

5. Por outro lado, a Proposta não atina para a tendência da indústria aeronáutica já comprovada em vários países: o da subcontratação de terceiros especializados. Cada vez mais as empresas aéreas se voltam ao seu “core business”, movidas pela redução de custos e pelo direcionamento de recursos voltado à sua atividade principal.

Essa tendência já tem reflexos no Brasil, como pode ser observado pela profusão de empresas ESATAS abertas ultimamente.

Se a Proposta tivesse sido modelada não em função das empresas aéreas, mas pela oferta em aeroportos de atividades subcontratadas especializadas, constataria que a demanda por área seria sensivelmente reduzida.

Supondo uma atividade, tal como o ground handling utilizado apenas como exemplo, fosse realizada pelas próprias empresas aéreas, a quantidade de área e de equipamentos internados no aeroporto seria proporcional à quantidade de empresas aéreas. Um terceiro especializado, ocupando a mesma dimensão de área, poderia reduzir essa relação por ser o seu “core business” e deter custos menores, e atender a mais de uma empresa aérea, tal qual atua hoje uma Distribuidora de Combustível.

Portanto o foco deveria ser desviado para o modelo de oferta de prestadores de serviço, que é diametralmente oposto ao apresentado na Proposta, e não em função da quantidade de assentos ou movimentação de aeronave de empresas aéreas.

Em adição, os prestadores de serviço para que disponham de áreas em aeroportos, deveriam ter as suas operações cobertas por seguro de responsabilidade civil, danos materiais e danos pessoais, em valores



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

praticados pela IATA, de forma a que o administrador do aeroporto consiga atrair empresas de qualidade e com recursos para cobrir eventuais despesas indenizatórias, e não correr riscos de ser responsabilizado solidária e subsidiariamente pelos danos causados pelo prestador de serviço.

6. E por último, mas não menos importante, somente um investidor desavisado iniciaria um empreendimento onde o valor da locação de seu negócio pudesse ser arbitrado sem referências quanto à constituição do preço, ou seja, aleatoriamente e à discricção de uma autoridade temporariamente constituída. Sem considerar a atuação da agência reguladora como responsável por garantir os marcos regulatórios, a sustentação e continuidade dos serviços aéreos, a Proposta deveria apresentar, transparentemente, a composição do preço das áreas, de acordo com os custos ponderados de cada aeroporto para poder:

a. Propiciar a isonomia entre as empresas que desenvolvem a mesma atividade;

b. Afastar qualquer possibilidade de desconfiança na relação contratual entre o concessionário e o administrador do aeroporto criada pela possibilidade de que uma elevação no valor do contrato tenha sido feita para provocar a saída do concessionário e propiciar uma oportunidade para outro concessionário preferencial.

c. Permitir que um plano de negócios com o objetivo de uma empresa interessada em operar dentro de uma área aeroportuária possa ser elaborado.

**ANÁLISE DA ANAC:**

1. Foram previstas, no art. 5º, as áreas vinculadas à exploração de serviço aéreo público.
2. O art. 6º citava “empresas que operem no aeroporto”, logo, se uma empresa estrangeira opera em determinado aeroporto, obviamente está contemplada.
3. As áreas às empresas citadas deverão estar de acordo com a proporção das empresas aéreas para as quais elas prestam serviço.
4. Caso a empresa entenda que não pode compartilhar determinada área, poderá ter áreas em regime de exclusividade, com preços livremente negociados.
5. O foco da Resolução, como mencionado, é a exploração do serviço aéreo público.
6. No entendimento da agência, compete à administração aeroportuária o estabelecimento dos preços, os quais, deverão ser dados por meio da livre negociação, como ocorre em diversos segmentos e países.

*IV.1 – Tabela de valores básicos pela utilização das áreas aeroportuárias*

**19.** A proposta de resolução da Anac extingue a tabela de valores básicos dos preços específicos (por m<sup>2</sup> e por categoria de aeroporto) pela utilização das áreas aeroportuárias.  
Dessa forma, a Anac delega a definição de preços para a livre negociação entre o administrador aeroportuário e o interessado, exceto

SEAE – Secretaria de Acompanhamento Econômico



## Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

para o caso da utilização das áreas administrativas públicas e das áreas vinculadas à exploração de serviço aéreo público de uso compartilhado.

**20.** A esse respeito, deve ser observado que a ausência de tabela com preços de referência para a utilização de áreas, de forma a regular a relação entre o administrador aeroportuário<sup>2</sup> e os prestadores de serviço de transporte aéreo nas áreas vinculadas à exploração de serviço aéreo público pode, em tese, resultar em aumento de preços para a utilização das áreas em regime de exclusividade. Essa possibilidade será tanto maior quanto menor a concorrência entre aeroportos, na medida em que o operador da infra-estrutura aeroportuária poderá ter poder de monopólio. Essa situação poderia ser agravada para as empresas aéreas menores ou para as entrantes, as quais têm menor poder de barganha.

**21.** A definição de tabela de preços máximos de referência a serem estabelecidos pela Anac individualmente por aeroporto seria desejável no intuito de evitar que, diante do possível exercício de poder de mercado do administrador aeroportuário (monopolista), se onere os preços de ocupação de áreas vinculadas à exploração de serviço aéreo público em regime de exclusividade. O preço diferenciado por aeroporto seria desejável no intuito de possibilitar que se regule o excesso de demanda, buscando refletir a disposição diferenciada das empresas aéreas a pagar preços maiores em aeroportos mais demandados.

### **ANÁLISE DA ANAC:**

A competência de estabelecer os preços específicos das áreas aeroportuárias, conforme dispõe o art. 2º da Lei nº 6.009, de 1973, é da administração do aeroporto, não cabendo à ANAC fazê-lo por meio de tabelamento de preços. Entendimento esse constante também no Parecer da Procuradoria Federal Junto à ANAC nº 469/2008, assim como no entendimento do TCU, por meio do Acórdão 1661/2005 – Plenário.

Todavia, deve-se cuidar para que o gestor do aeroporto não abuse de seu poder nesse mercado. Para tanto, é criado na nova Resolução o mecanismo da utilização compartilhada, que reduz a assimetria do poder de preços do gestor aeroportuário frente às empresas concessionárias quando da negociação das áreas – funcionando como uma ameaça crível de perda de receita para o primeiro.

Diante do exposto, percebe-se a importância da utilização compartilhada, por tender a evitar que o monopolista do mercado em tela abuse de seu poder econômico. Desse modo, entende-se que o estabelecimento prévio de preços, conforme sugerido na contribuição, não se faz necessário.

### *IV.2 – Destinação de áreas vinculadas à exploração de serviço aéreo público*

**22.** Embora a minuta de resolução da Anac estabeleça que na presença de capacidade ociosa o administrador aeroportuário deverá redistribuir as áreas vinculadas à exploração de serviço aéreo público, a ausência



## Agência Nacional de Aviação Civil

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

de definição do termo “capacidade ociosa” poderá reduzir o alcance da medida, qual seja, facilitar a entrada de novas empresas. Nesse contexto, seria oportuno que a resolução apresentasse os critérios balizadores para o cálculo da capacidade ociosa.

**23.** Importante atentar que a redistribuição prevista de áreas ociosas por parte do administrador aeroportuário poderá exigir indenização antecipada, o que representa um risco adicional para esse agente. Isso ocorreria, por exemplo, se uma determinada empresa forçasse a ociosidade como forma de reduzir perdas em eventual saída do mercado. A situação é agravada pelo aumento do prazo de amortização de 15 para 25 anos. Por isso, sugere-se que o prazo de amortização seja definido a partir de estudo de equilíbrio econômico-financeiro.

**24.** No que se refere às áreas em regime de exclusividade, a minuta prevê que o limite para a alocação será baseado no número de assentos ofertados pela empresa aérea no aeroporto e na quantidade de movimentações de aeronaves da empresa, respectivamente, nos períodos de 6 e de 12 meses que antecedem a solicitação da área. Mesmo diante do aspecto positivo da criação da área de uso compartilhado, a medida proposta poderá ter efeito reduzido na diminuição de supostas barreiras à entrada de novas empresas de transporte aéreo. Sendo assim, seria desejável que explicitasse a previsão de esse prazo ser reduzido por parte do administrador aeroportuário.

### **ANÁLISE DA ANAC:**

A Resolução concede à administração aeroportuária a faculdade de proceder à redistribuição total ou parcial da área destinada a empresa aérea, caso verifique ociosidade em sua utilização. Portanto, a responsabilidade pelo estabelecimento do critério pelo qual se avaliará a ociosidade dessa área é do gestor do aeroporto.

O prazo de amortização de cada contrato deverá ser estabelecido entre as partes, respeitando-se os limites desta proposta de resolução.

O período estabelecido para a avaliação do capacity share mostra-se condizente com o planejamento de malha das empresas aéreas e, por conseguinte, mais apropriado para dimensionar o limite máximo de áreas tendo sido inclusive reduzido por solicitação das empresas, quando comparado com a versão que fora submetida a processo de consulta pública em 2008. Adicionalmente, entende-se que a possibilidade das entrantes se utilizarem das áreas compartilhadas já contribui para a redução das barreiras a entrada.

### *IV.3 – Da negociação de contratos de concessão de uso das áreas comerciais*

**25.** No caso de o administrador aeroportuário ser a Infraero, o Tribunal de Contas da União já se manifestou sobre a necessidade imperiosa de realizar prévia licitação para a concessão de uso de áreas comerciais aeroportuárias e evitar a celebração de contratos por prazo indeterminado. Ademais, de forma a evitar a renovação continuada de contratos de concessão de uso de área para fins comerciais, ainda que



**Agência Nacional de Aviação Civil**

Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Áreas de Concessionárias – Lote 5 – 2º andar – Salas  
208/208A – Brasília-DF – CEP: 71.608-900

justificada para reequilíbrio econômico-financeiro decorrente de ato da Administração Pública, o TCU4: a) recomendou ao Ministério da Defesa, à Casa Civil da Presidência da República e ao Congresso Nacional a promoção de gestões necessárias à elaboração de Lei que discipline as concessões de uso de áreas comerciais dos aeroportos administrados pela Infraero, sobre quanto ao estabelecimento de prazos máximos de ajustes; b) de *lege ferenda*, determinou à Infraero que, em conjunto ao Ministério da Defesa, regulamentasse a concessão de uso de áreas comerciais dos aeroportos, para estabelecer prazo peremptório para a duração dos ajustes, incluindo nesse prazo terminativo as eventuais prorrogações oriundas de remanejamento de áreas, causadas pela construção de novos terminais de passageiros, findo o qual deverá ser realizada imediata licitação.

**26.** Face o exposto, vale notar que a minuta de resolução não define se o prazo máximo para a concessão de uso de áreas destinadas ao uso comercial contempla as prorrogações necessárias em função de remanejamento de área motivado pelo administrador aeroportuário, seja por razão de obras de reforma ou de expansão e modernização do aeroporto.

**27.** A definição de prazo limite de 25 anos de concessão de uso das áreas comerciais da Infraero representa um avanço em relação à regulamentação vigente, que não previa prazo limite e está em conformidade com a determinação do TCU. Em aditamento, esta Secretaria sugere que se avalie a necessidade de inclusão de parágrafo definindo expressamente que este prazo já contempla o prazo de ajuste necessário para eventuais prorrogações oriundas de remanejamento de áreas causado pela construção de novos terminais de passageiros, por reforma ou ampliação dos aeroportos ou por qualquer outro fator motivado pelo administrador aeroportuário. Esta medida visa evitar que as prorrogações das concessões de uso das áreas destinadas às atividades comerciais sejam feitas por prazo indeterminado, de modo a prejudicar a participação de outros interessados na exploração de atividades comerciais na área a ser licitada, bem como os benefícios advindos da ampla concorrência do processo licitatório.

**ANÁLISE DA ANAC:**

A proposta de Resolução procurou não entrar em detalhes que devem estar contemplados nos contratos específicos firmados entre as partes. Como salientado na contribuição, já existe o direcionamento para que a administração aeroportuária pública preveja essa situação em seus contratos.

Resposta da ANAC