



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RELATÓRIO DE ANÁLISE DE CONTRIBUIÇÕES

AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 5/2016

**Dispõe sobre o regime tarifário aplicável aos
aeródromos públicos delegados aos Estados,
Municípios e Distrito Federal ou explorados pelo
Comando da Aeronáutica.**

I – INTRODUÇÃO

De acordo com o Aviso de Audiência Pública nº 5/2016, publicado no Diário Oficial da União de 22/03/2016, seção 3, página 3, a Diretoria Colegiada desta Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conforme deliberado na 1ª Reunião Deliberativa Extraordinária da Diretoria, realizada em 18 de março de 2016, resolveu submeter à audiência pública minuta de Resolução que *dispõe sobre o regime tarifário aplicável aos aeródromos públicos delegados aos Estados, Municípios e Distrito Federal ou explorados pelo Comando da Aeronáutica*.

O referido documento foi colocado à disposição do público em geral no sítio desta Agência na rede mundial de computadores por meio do endereço eletrônico <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>.

As contribuições foram encaminhadas a esta Agência por meio de formulário eletrônico próprio disponível no sítio acima indicado até as 18 horas do dia 21 de abril de 2016.

A sessão presencial da Audiência Pública ocorreu em 14 de abril de 2016 no Auditório da sede da ANAC em Brasília, localizado no Setor Comercial Sul, Quadra 9, lote C, Torre A, 1º andar, Ed. Parque Cidade Corporate.

Conforme disposto no Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2003, a audiência pública deve cumprir os seguintes objetivos:

- I - recolher subsídios para o processo decisório da ANAC;
- II - assegurar aos agentes e usuários dos respectivos serviços o encaminhamento de seus pleitos e sugestões;
- III - identificar, da forma mais ampla possível, os aspectos relevantes da matéria objeto da audiência pública; e
- IV - dar publicidade à ação regulatória da ANAC.

As inscrições prévias dos interessados em manifestar-se verbalmente durante a referida audiência foram efetuadas até as 18 horas do dia 11 de abril de 2016 por meio do endereço eletrônico gere@anac.gov.br. Além disso, foi facultada a inscrição de oradores durante a sessão presencial.

Os procedimentos formais foram conduzidos na íntegra e todos os prazos foram respeitados. Uma empresa especializada foi contratada para executar o processo de gravação e de gravação das sessões presenciais. Ressalta-se que o método utilizado foi o da de gravação *in verbis*, que consiste em transcrever integral e fielmente a fala de cada participante para o papel, inclusive em caso de intervenção, com registro prévio do nome de cada orador.

Assim, informa-se que o documento que traz a de gravação de toda a sessão presencial está disponível para consulta no site da ANAC junto aos demais documentos relativos à Audiência Pública nº 5/2016, por meio do endereço eletrônico <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016>.

No mesmo endereço eletrônico encontram-se as manifestações (e seus respectivos anexos) encaminhadas por meio eletrônico e recebidas dentro do período de audiência pública estabelecido, nos termos do Aviso de Audiência Pública nº 5/2016. O presente Relatório de Análise de Contribuições contempla a apresentação e apreciação das manifestações. Ressalta-se que, para fins de autenticidade, os números das contribuições são aqueles gerados pelo sistema de formulário eletrônico do site da ANAC.

I – ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES VIRTUAIS

Audiência Pública realizada virtualmente por meio do link

<http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| Nome: Fabiano Gonçalves de Carvalho |
| Organização: SAC/PR - Secretaria de Aviação Civil |
| Contribuição em anexo: http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016 |
| CONTRIBUIÇÃO Nº 3444 |
| Vide arquivo anexo. |
| RESPOSTA DA ANAC: |
| <p>A ANAC agradece a contribuição e destaca alguns de seus pontos que complementam ou corroboram o argumento pela descentralização ora proposta:</p> <p>(i) A descentralização e a delegação de competência são, conforme disposto pelo Decreto-Lei nº200/1967, princípios fundamentais a serem seguidos pelas atividades da Administração Federal.</p> <p>(ii) A aplicação aos aeródromos conveniados dos tetos tarifários estipulados pela ANAC impõe aos delegatários uma limitação no que se refere a um dos instrumentos de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão previstos no art. 18 do Decreto nº7.624/2011, qual seja a revisão do valor das tarifas. Ao eliminar essa limitação, a proposta favorece a viabilidade das concessões de aeroportos regionais.</p> <p>(iii) A medida permitirá, ainda, que os delegatários utilizem as tarifas como instrumento de políticas públicas de incentivo à aviação regional.</p> <p>(iv) Alguns Estados brasileiros já possuem, dentro de sua estrutura institucional, órgãos reguladores com capacidade técnica para definir a gestão dos modelos de contratação e regimes tarifários dos modais de transporte a eles delegados.</p> <p>Por fim, ressalta-se o apoio à proposta:</p> |

“Diante do exposto, e tendo em vista, inclusive, a existência da possibilidade da avocação, a qualquer tempo, pela ANAC, da adoção de seu regime tarifário a um determinado aeródromo, este Departamento de Outorgas da SAC-PR apoia a aprovação da minuta de Resolução, tendo em vista os benefícios acima expostos, em relação aos incentivos econômicos e ao favorecimento à competição na operação dos aeródromos, o que gera, conseqüentemente, benefícios aos usuários, sejam econômicos ou de qualidade dos serviços prestados.”

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| Nome: Fabiano Gonçalves de Carvalho |
| Organização: SAC/PR - Secretaria de Aviação Civil |
| Contribuição em anexo: |
| CONTRIBUIÇÃO Nº 3445 |
| Idêntica à contribuição nº 3444. |
| RESPOSTA DA ANAC: |
| Aplica-se a resposta à contribuição nº 3444. |

| |
|--|
| DADOS DO COLABORADOR |
| Nome: Fabiano Gonçalves de Carvalho |
| Organização: SAC/PR - Secretaria de Aviação Civil |
| Contribuição em anexo: |
| CONTRIBUIÇÃO Nº 3447 |
| Idêntica à contribuição nº 3444. |
| RESPOSTA DA ANAC: |
| Aplica-se a resposta à contribuição nº 3444. |

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| Nome: Henrique Portugal Pedreira |
| Organização: SINART - Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico Ltda. |
| Contribuição em anexo: http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016 |
| CONTRIBUIÇÃO Nº 3448 |
| <p>* Abaixo foram transcritos os principais pontos da contribuição. Vide arquivo anexo para a íntegra da contribuição.</p> <p>Para minimizar o desequilíbrio financeiro, sugerimos as seguintes medidas agregadoras de alguns incrementos na receita global do aeroporto:</p> <p>1. COBRANÇA IMEDIATA DA TARIFA DE EMBARQUE DOS PASSAGEIROS DA AVIAÇÃO GERAL</p> <p>Considerações – São passageiros que utilizam toda infraestrutura do TPS (ar-condicionado, banheiros, água, iluminação, pontos de controle de acesso – raio-x, pórtico, etc.) em igualdade de condições com passageiros de empresas regulares, e injustificadamente não pagam nada por estes serviços.</p> <p>2. SUPRIMIR O PAGAMENTO DE 3,0% (TRÊS POR CENTO) RETIDO PELA EMPRESA AÉREA, SOBRE A TARIFA DE EMBARQUE.</p> <p>3. SUPRIMIR O PAGAMENTO DE 1,2% (HUM VÍRGULA DOIS POR CENTO) DA RETENÇÃO SOBRE A COBRANÇA DAS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS FEITA PELO SUCOTAP.</p> <p>Considerações – Que a ANAC permita a cada OA ter o seu próprio sistema de cobrança, obviamente, submetido a aprovação dessa Reguladora, levando-se em conta que mesmo nas passagens vendidas pelas Empresas através do crediário (cartão), a tarifa de embarque é cobrada À VISTA – esse valor melhoraria consideravelmente o fluxo de caixa do OA – Operador Aeroportuário, além de permitir um acompanhamento das suas receitas (TE. e TPP) pela simples conferência dos seus extratos bancários. Cada aeroporto teria sua própria conta dentro da mesma empresa operadora.</p> <p>4. ESTUDAR A INSTITUIÇÃO DE UMA TARIFA DE DESEMBARQUE.</p> |

Considerações – Quando foi instituída a Tarifa de Embarque no início das operações da INFRAERO, era ela a ÚNICA empresa administradora de aeroportos.

Considerou-se, portanto, um sistema fechado. O passageiro estaria pagando no aeroporto de embarque por serviços que ele utilizaria também, no aeroporto de destino.

Vamos ponderar: o passageiro embarca num aeroporto da INFRAERO, à qual paga a Tarifa de Embarque e desembarca num aeroporto administrado por outra empresa. Significa dizer que o passageiro vai utilizar toda a infraestrutura do aeroporto de destino (esteira de bagagem, ar-condicionado, banheiros, carrinhos de bagagem, etc. etc.) sem pagar NADA.

Portanto, a exemplo da Tarifa de Conexão, que foi recentemente estabelecida para os aeroportos “HUB’s”, que seja também estabelecida a Tarifa de desembarque para o caso de operadores de aeroportos diferentes, no valor de 50% de tarifa de embarque (por exemplo).

5. PONTUAÇÃO PARA CLASSIFICAÇÃO COMO TARIFADOR.

Considerações – Atribuir pontuação para efeito de classificação para cobrança de tarifas aeroportuárias aos investimentos em equipamentos AVSEC (Raio-x, DMM, DMP, ETD, Raio-x de bagagem de porão, etc.) que hoje, têm valor elevado e não pontuam. Por outro lado, corrigir:

- O hotel vale 10 pontos. Uma SCI completa com seus CCI's e guarnições, dentro do NPCE, vale somente 8 pontos. Melhorar a pontuação da SCI.
- Efetuar a contagem da esteira de bagagem (3 pontos) por cada uma. Igualmente, salas de pré-embarque (3 pontos) também por cada uma, como forma de reconhecer o OA que está investindo para dar melhor atendimento a seus clientes: aeronaves, passageiros, tripulações, comunidade aeroportuária e usuários de modo geral.

6. APLICAR O VALOR TOTAL DO ATAERO ARRECADADO, NO PRÓPRIO AEROPORTO QUE GEROU ESTA ARRECADUÇÃO, DESDE QUE O MESMO TENHA OPERADO MENOS DE 1.200.000 PASSAGEIROS EMBARCADOS NAQUELE ANO.

Considerações – Aeroportos que operam nestas condições tem obrigações/responsabilidades iguais a outros que embarcam acima desta quantidade de passageiros, no que diz respeito ao atendimento da exigência /

segurança à aeronave crítica naquele aeroporto (SREA – SCI – Seção Contra Incêndio – NPCE – Nível de Proteção Contra Incêndio Existente).

7. PRIORIZAÇÃO DE INVESTIMENTOS DO “PROFAA”.

Considerações – Conservar os itens hoje contemplados pelo “PROFAA”, em infraestrutura e SCI, priorizando, entretanto, aeroportos menores, porém com responsabilidade de atender a aeronaves Classe D.

8. ESTUDAR ELABORAÇÃO DE UM PROJETO DE LEI FEDERAL, QUE INIBA DEFINITIVAMENTE A POSSIBILIDADE DE COBRANÇA DE ISS DO MUNICÍPIO SOBRE TARIFAS AEROPORTUÁRIAS

Considerações – Esporadicamente têm acontecido tentativas de Municípios, buscando cobrar o ISS (5%) sobre os valores recebidos pelos aeroportos por tarifas aeroportuárias.

Se as Câmaras de Vereadores resolvem instituir essa cobrança através da alteração do seu atual Código Tributário do Município, poderemos ter que, individualmente (cada aeroporto em cada cidade), tentar barrar essa iniciativa, dependendo grande esforço político. Uma Lei Federal que, alegando a função social do Aeroporto para a comunidade, ISENTE a Empresa Operadora desse encargo, será além de tranquilizadora, muito bem vinda aos OA's.

9. NÃO EXTINGUIR O ATAERO, CONFORME A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714 DE 1º DE MARÇO DE 2016

Considerações – Reverter os seus valores cobrados ao Aeroporto que o gerou. A simples extinção do ATAERO não traz NENHUM benefício ao OA, e sim apenas e exclusivamente à Empresa Aérea, que deixaria de pagá-lo.

10. FLEXIBILIDADE TARIFÁRIA A SER SUGERIDA PELOS DELEGATÁRIOS.

Considerações – Sugerimos que um dos critérios a serem estabelecidos, seja que a cobrança das tarifas aeroportuárias nos dias de pico (por exemplo, sábados e domingos para BPS), tenha seus valores elevados para um nível acima da categoria aplicada normalmente. Por exemplo:

Aeroporto X - valores de cobrança de tarifas aeroportuárias Cat. 2ª.

Somente nos dias de pico: Aeroporto X - valores de cobrança de tarifas aeroportuárias passam a ser Cat. 1ª.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:

(i) Quanto à proposta de cobrança de tarifa de embarque dos passageiros da aviação geral (proposta 1), destaca-se que a remuneração pela utilização do TPS durante o embarque de passageiros de aeronaves do Grupo II se dá por meio do Preço Unificado que, nos termos do art. 2º, inciso VIII, da Resolução nº 350 de 19 de dezembro de 2014, “corresponde às tarifas domésticas e internacionais de pouso e embarque cobradas da aviação geral”. Embora discussões acerca da estrutura tarifária extrapolem o escopo dessa Audiência Pública, cabe esclarecer que a remuneração dos serviços de embarque e de pouso por meio de uma tarifa única não impede que ambos sejam remunerados adequadamente e ainda torna mais conveniente operacionalmente a sua arrecadação, visto ser a Tarifa de Embarque paga pelos passageiros no momento da compra do bilhete aéreo, inexistente em voos do Grupo II. Não obstante, ressalta-se que o novo regime tarifário permitirá ao poder público local adequar os valores das tarifas que eventualmente estiverem remunerando a infraestrutura de forma inadequada, sem a necessidade de alteração da estrutura tarifária.

(ii) Quanto à proposta de supressão do pagamento de 3% do valor da Tarifa de Embarque às empresas aéreas (proposta 2), embora a matéria extrapole o escopo dessa Audiência Pública, cabe esclarecer que o ressarcimento do custo de arrecadação da Tarifa de Embarque é livremente negociado entre operadores aeroportuários e empresas aéreas, conforme estipulado pelo art. 10, § 1º, da Resolução nº 350, de 19 de dezembro de 2014.

(iii) Quanto à proposta de instituição de uma tarifa de desembarque (proposta 4), embora discussões acerca da estrutura tarifária extrapolem o escopo dessa Audiência Pública, cabe esclarecer que, conforme previsto pelos arts. 6º e 7º da Portaria nº306/GC5, de 25 de março de 2003, a Tarifa de Embarque remunera a utilização dos serviços, equipamentos e instalações do terminal de passageiros, tanto no embarque quanto no desembarque. A cobrança de uma tarifa única pela utilização do TPS no embarque e no desembarque não impede que ambos sejam remunerados adequadamente e ainda torna mais conveniente operacionalmente a sua arrecadação, visto que em geral um passageiro que utilizou um terminal para o desembarque também utilizou ou irá utilizar o mesmo terminal para embarque. Não obstante, o novo regime tarifário proposto permitirá ao poder público local adequar os valores das tarifas que eventualmente estiverem remunerando a infraestrutura de forma inadequada.

(iv) Quanto à pontuação para classificação dos aeródromos nas categorias tarifadoras (proposta 5), ressalta-se que os aeródromos sob o regime tarifário diferenciado proposto não terão mais que se submeter ao processo de categorização tarifária estabelecido pela Portaria 1592/GM-5, de 07/11/1984, uma vez que seus delegatários terão a prerrogativa de estabelecer tarifas diferentes dos tetos definidos para cada categoria pela ANAC.

(v) Quanto à sugestão de cobrança de tarifas mais elevadas nos dias de pico (proposta 10), destaca-se que esse é um dos arranjos possíveis no regime proposto, ficando sua adoção a critério do poder público local, desde que observadas as diretrizes estabelecidas no §3º, art. 1º da norma.

(vi) Quanto à sugestão de não extinguir o ATAERO e reverter os valores cobrados ao aeroporto que o gerou (proposta 9), embora o assunto extrapole o escopo dessa Audiência Pública, cabe esclarecer que a Medida Provisória nº 714, de 1º de março de 2016, que extingue o ATAERO, já prevê que a ANAC incorpore o valor do ATAERO às tarifas. Ressalta-se, no entanto, que essa incorporação se torna inócua no novo regime proposto, uma vez que o delegatário do aeródromo pode estabelecer tarifas com valores alternativos àqueles estipulados pela ANAC para os aeródromos que não estarão sujeitos ao regime diferenciado.

(vii) As demais propostas não se enquadram no escopo dessa Audiência Pública.

DADOS DO COLABORADOR

Nome: Felipe Starling

Organização: Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

Contribuição em anexo: <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2016>

CONTRIBUIÇÃO Nº 3450

Vide arquivo anexo.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece que o poder público local, como delegatário do aeródromo, será responsável, perante a União e o público usuário,

pela adequação das tarifas. Destaca-se que, assim como a ANAC, os delegatários são entes estatais, devendo perseguir o interesse público e responder à sociedade por seus atos. Destaca-se, ainda, que o poder público local, por conhecer melhor as características do aeroporto e de seus usuários, é o ente mais capacitado para estabelecer uma precificação que promova os objetivos citados na contribuição. Por fim, ressalta-se que, conforme disposto pelas diretrizes constantes da Resolução, as alterações dos valores das tarifas deverão ser informadas ao público e às empresas aéreas e demais usuários dos aeroportos com, no mínimo, 30 dias de antecedência e que **eventuais aumentos tarifários deverão ser precedidos de consulta pública fundamentada**. Dessa forma, ficam garantidos os meios para que os usuários possam manifestar ao poder público local eventuais discordâncias em relação aos valores propostos para as tarifas, antes que esses sejam aprovados e entrem em vigor.

| DADOS DO COLABORADOR |
|---|
| Nome: Lindolfo Würzler |
| Organização: SINEAA - Sindicato Nacional das Empresas de Administração Aeroportuária |
| Contribuição em anexo: |
| CONTRIBUIÇÃO Nº 3490 |
| Entendemos que a Regulação Tarifária estava focalizada nos aspectos econômicos e não nos aspectos técnicos (mas, na prática, não há como desvincular). |
| A ANAC se propõe a descentralizar a supervisão e fiscalização dos aeroportos conveniados (administrados, ou concedidos, por estados e municípios), a exemplo do que ocorre nos EUA, Reino Unido e Austrália. |
| Todas as entidades e empresas presentes aplaudiram a proposta. Porém, o SINEAA, também aplaudindo, fez uma ressalva: "não há como desvincular os aspectos econômicos dos técnicos", ou seja, quais as qualificações técnicas do pessoal dos estados e municípios, exigidas, que os habilitam e deem credibilidade para supervisionar e fiscalizar aeroportos, por menores que sejam? O SINEAA se manifestou lembrando que, sob os aspectos econômicos, há enorme diferença entre os aeroportos dos EUA, Reino Unido e Austrália, por um fato bem simples: "lá não |

são exigidas Normas que obriguem os serviços de Contra Incêndio, de Canais de Inspeção de Passageiros e Bagagens e de Informações de Voo, como ocorre no Brasil (com tão grandes limitações financeiras). As Normas sugeridas pela ICAO são adequadas a cada país. O Brasil se dá ao luxo de exigir exageros, em nome da segurança. Mas, quantos incêndios de aeronaves ocorreram no Brasil nos últimos 10 anos? Onde? Em porte de aeroporto? Portanto, o SINEAA sugere a revisão das exigências exageradas para pequenos aeroportos.

O SINEAA sabe que tal proposta tem a ver com as Políticas Públicas para o Setor. Por isso, deverá apresentar específicos estudos à SAC/PR, contando com o irrestrito apoio da ANAC e de todos os segmentos envolvidos.

O SINEAA se pronunciou propondo a desunificação da Tarifa de Pouso Unificada, aplicada à Aviação Geral, ou seja, onde se entende que a Tarifa de Pouso já contempla a Tarifa de Embarque (o que está muito aquém dos valores que seriam pagos pelos ocupantes dessas aeronaves). Então, que seja implementada a Tarifa de Embarque aos passageiros da Aviação Geral (privados e táxi aéreo), pois se utilizam de todas as facilidades e da infraestrutura, semelhantemente aos passageiros das linhas aéreas regulares e dos voos charter. Com exceção dos embarques realizados em hangares e infraestruturas próprias.

O SINEAA reivindica que a Taxa de Inspeção, cobrada pela ANAC, seja proporcional ao número de passageiros embarcados e, nos aeroportos que operam só a Aviação Geral, que seja proporcional ao movimento de aeronaves (para minimizar custos À ANAC, que a Inspeção dos pequenos aeroportos seja realizada por um único INSPAC).

O SINEAA reivindica que as multas aplicadas aos aeroportos sigam o mesmo critério acima.

O SINEAA reivindica que as multas sejam revertidas em benfeitorias no próprio aeroporto (após projetos e planilhas de custos aprovadas pela ANAC).

O SINEAA reivindica que a Tarifa de Permanência em Área de Estadia seja a mesma da permanência em Área de Manobras, por utilizar-se dos mesmos recursos (infraestrutura, iluminação, segurança, transporte, etc.).

O PRESIDENTE DO SINEAA alertou a ANAC e aos presentes as assembleias, que embora veja nestas duas conduções encaminhadas nestas audiências grande avanço, para a questão ALERTA sobre o despreparo das estruturas de ESTADOS e MUNICIPIOS em alguns casos para a condução destes processos e regulação. O

que exigiria da ANAC constante fiscalização e acompanhamento, o que nos parece estaria atendido na regulamentação proposta pelas RECOMENDAÇÕES DE BOAS PRÁTICAS e A REGULAÇÃO POR AMEAÇA. O que já é utilizado em Países do chamado primeiro mundo e que a ANAC está aqui regulamentando.

Embora tenha destacado que nestas questões das OUTORGAS aos Estados e Municípios, respeitam mais a POLITICA DE AVIAÇÃO CIVIL a cargo da SAC.

RESPOSTA DA ANAC:

A ANAC agradece a contribuição e esclarece o que segue:

(i) Quanto a um possível despreparo das estruturas estatais locais para estabelecer a regulação das tarifas, além das recomendações de boas práticas e da "regulação por ameaça" citados na contribuição, destaca-se que o delegatário pode adotar os tetos tarifários estipulados pela ANAC caso não se considere capaz de promover melhorias ao definir ou regular as tarifas. Dessa forma, mesmo em um cenário adverso, como na hipótese apontada pela contribuição, não há perdas associadas à presente proposta, uma vez que bastaria que o poder público local replicasse a regulação tarifária aplicada pela ANAC (atualmente por meio da Resolução nº 350/2014), mantendo o *status quo*.

(ii) Quanto às exigências de segurança impostas aos aeroportos, às taxas de inspeção cobradas pela ANAC e às multas aplicadas pela ANAC, destaca-se que esses temas fogem do escopo da norma em discussão nessa Audiência Pública.

(iii) Quanto à proposta de desunificação do Preço Unificado e implementação de tarifa de embarque aos passageiros da aviação geral, destaca-se que a remuneração pela utilização do TPS durante o embarque de passageiros de aeronaves do Grupo II se dá por meio do Preço Unificado que, nos termos do art. 2º, inciso VIII, da Resolução nº 350 de 19 de dezembro de 2014, "corresponde às tarifas domésticas e internacionais de pouso e embarque cobradas da aviação geral". Embora discussões acerca da estrutura tarifária extrapolem o escopo dessa Audiência Pública, cabe esclarecer que a remuneração dos serviços de embarque e de pouso por meio de uma tarifa única não impede que ambos sejam remunerados adequadamente e torna mais conveniente operacionalmente a sua arrecadação, visto ser a Tarifa de Embarque paga pelos passageiros no momento da compra do bilhete aéreo, inexistente em voos do Grupo II. Não obstante, ressalta-se que o novo regime tarifário proposto permitirá ao poder público local adequar os valores das tarifas que

eventualmente estiverem remunerando a infraestrutura de forma inadequada, sem a necessidade de alteração da estrutura tarifária.

(iv) Quanto à equiparação das Tarifas de Permanência em Área de Estadia e em Pátio de Manobra, ressalta-se que o novo regime tarifário proposto permitirá ao poder público local adequar os valores das tarifas que eventualmente estiverem remunerando a infraestrutura de forma inadequada. Aprovado o regime diferenciado proposto, os aeródromos conveniados deixariam de se sujeitar aos tetos tarifários estabelecidos pela ANAC – e, conseqüentemente, à classificação em categorias feita pela ANAC para fins de tarifação – e passariam a se sujeitar aos valores estipulados pelo poder público local, que não precisariam seguir os tetos estabelecidos pela ANAC para os aeródromos não sujeitos ao regime diferenciado.

| |
|---|
| DADOS DO COLABORADOR |
| Nome: Lindolfo Würzler |
| Organização: SINEAA - Sindicato Nacional das Empresas de Administração Aeroportuária |
| Contribuição em anexo: |
| CONTRIBUIÇÃO Nº 3491 |
| Idêntica à contribuição nº 3490. |
| RESPOSTA DA ANAC: |
| Aplica-se a resposta à contribuição nº 3490. |