



ANEAA

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE AEROPORTOS

MP 1089/2021 **Voo Simples**

Senado Federal

05 de maio de 2022.



Aeroporto de
Brasília



Aeroporto de
Natal



VIRACOPOS
Aeroportos Brasil



A Instituição

- Os aeroportos associados possuem **alta representatividade** no setor tanto em movimentação de **passageiros** como em **carga**.
- **Defesa de interesses legítimos do setor aeroportuário.**
- Em **2019**, ano pré-Pandemia, movimentamos mais de **107 milhões de passageiros**
- Investimentos da ordem **30 bilhões de reais** em modernização e reforma dos principais aeroportos brasileiros.
- Associação em fase de reestruturação e modernização visando a unificação do setor.
- Desenvolvimento do setor aéreo no Brasil.

Concessões aeroportuárias

Crescimento do transporte de passageiros foi muito expressivo até 2014, com taxas de crescimento entre 5 e 11% entre 2000 e 2014

Rápido crescimento fez com que, em 2009, diversos aeroportos brasileiros estivessem operando acima de sua capacidade teórica, demandando investimentos.

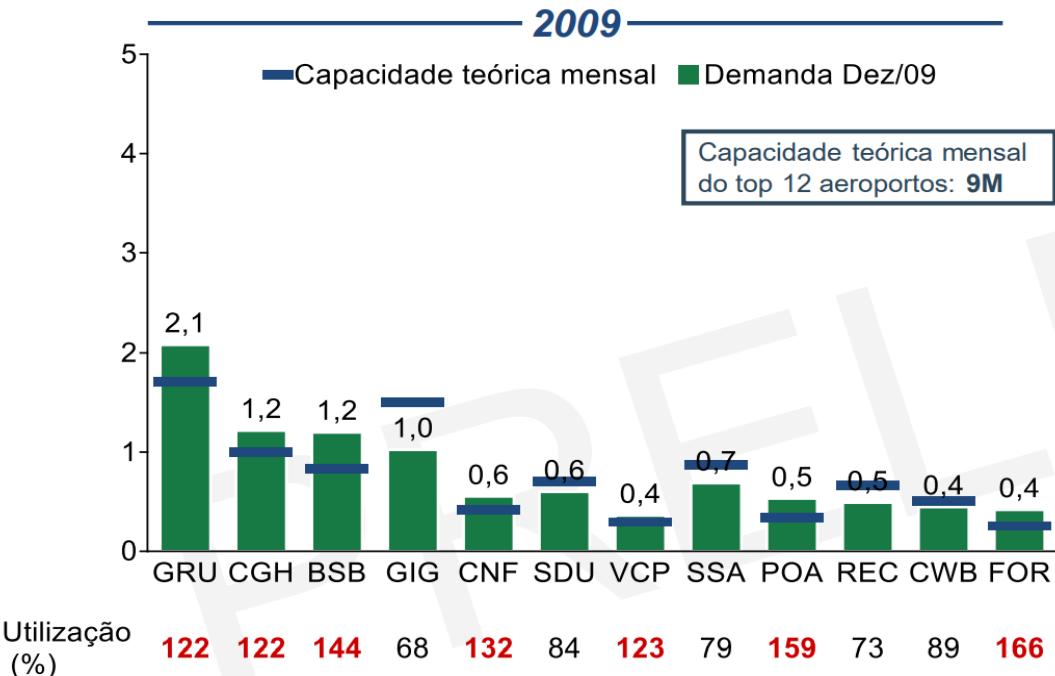
Concessões possibilitaram acelerar investimentos.

Nos três primeiros anos (2013 à 2015), com as concessões, o Brasil investiu 50% mais que nos 10 anos anteriores

Investimentos realizados nas concessões dobraram a capacidade dos top 12 aeroportos do Brasil, reduzindo a ocupação mesmo com crescimento expressivo de passageiros

CONCESSÕES

Capacidade teórica e demanda de passageiros por aeroporto
M pax; 2009

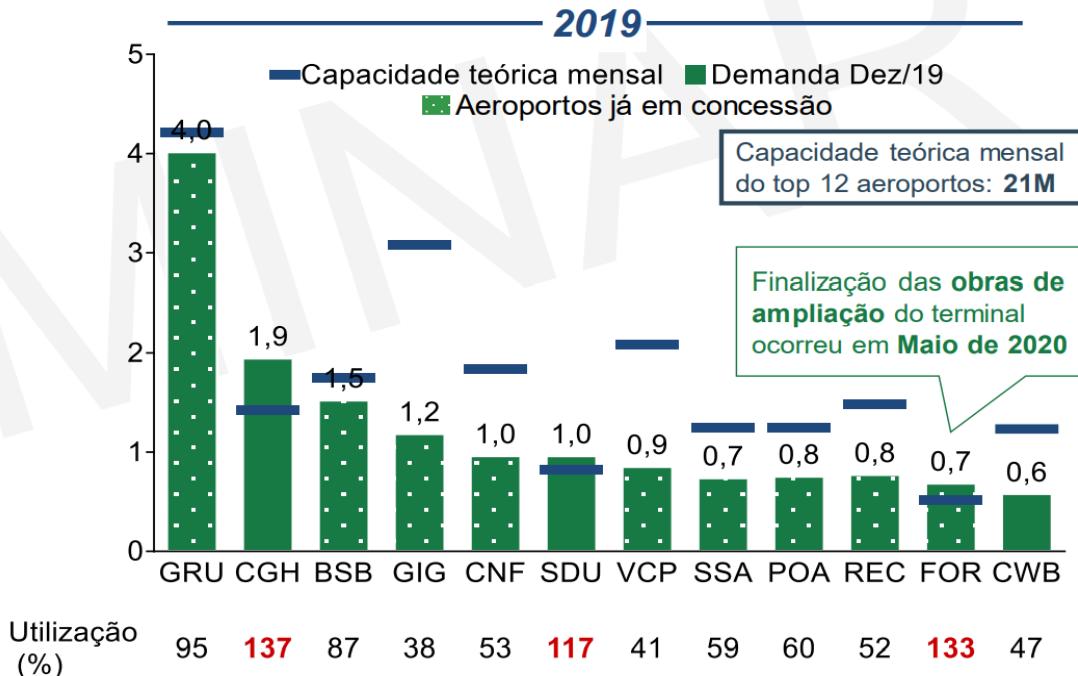


113%

Média de utilização da capacidade teórica dos aeroportos

CAPACIDADE

Capacidade teórica e demanda de passageiros por aeroporto
M pax; 2019



78%

Média de utilização da capacidade teórica dos aeroportos

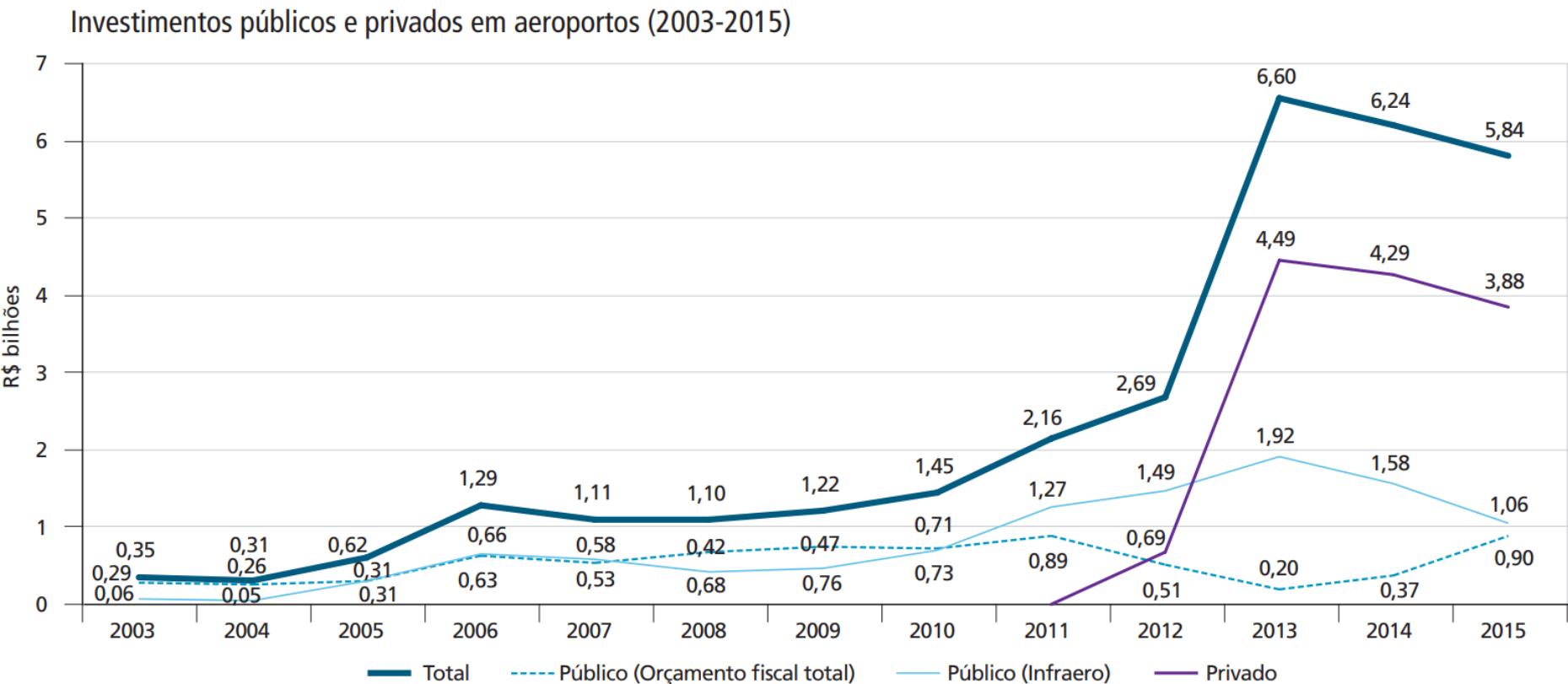
Nota: Capacidade teórica: considera sistema de pista e pátio de aeronaves, terminal de passageiros e terminal de cargas – metodologia da Infraero - Capacidade mensal = capacidades anuais declaradas em clippings; Considera top-12 aeroportos em PAX em 2019; Passageiros: (Partidas + Chegadas); Fonte: Infraero, Concessionárias dos aeroportos,

Investimentos

Investimentos realizados pelas concessionárias foram expressivos.

O programa de concessões elevou substancialmente o patamar de investimentos do setor.

Público x Privado



Fonte: SigaBrasil (Siafi), Dest/MPOG, BNDES ([s.d.]).
Elaboração do autor.

Fonte: NETO, C. A. S. C. Reflexões sobre Investimentos em Infraestrutura de transporte no Brasil. Radar, Brasília, Ipea, n. 47, p. 7-21, out. 2016

10 anos

Desde 2013 a SAC/MInfra realiza pesquisa onde avalia a experiência do passageiro e monitora o desempenho de diferentes processos aeroportuários.

Visa contribuir para o desenvolvimento da gestão aeroportuária e o aumento da capacidade e eficiência da infraestrutura dos aeroportos do país.

Satisfação do passageiro

RESULTADOS GERAIS

SATISFAÇÃO DO PASSAGEIRO

Evolução da satisfação geral do passageiro*



Evolução da avaliação positiva dos aeroportos*

Percentual de passageiros que avaliaram os aeroportos como "bons" ou "muito bons", considerando a frequência das notas de Satisfação Geral iguais a 4 ou 5.



* Os trimestres sem notas ou valores se referem aos períodos de suspensão da Pesquisa de Satisfação devido à pandemia de Covid-19

Fonte: Minfra/SAC

Benefícios do programa de concessões aeroportuárias



**Aumento da
capacidade
aeroportuária
através de grandes
investimentos**



**Melhoria da
qualidade na
prestação dos
serviços**



**Aumento significativo
nos índices de
satisfação do
passageiro**



Efeitos Globais

A pandemia praticamente **interrompeu** a atividade nos aeroportos de todo o mundo a partir do **segundo trimestre de 2020**.

Como resultado, o **número total de passageiros no ano caiu drasticamente a partir de 2019**, para um nível os aeroportos do mundo **não viam desde 1997**.

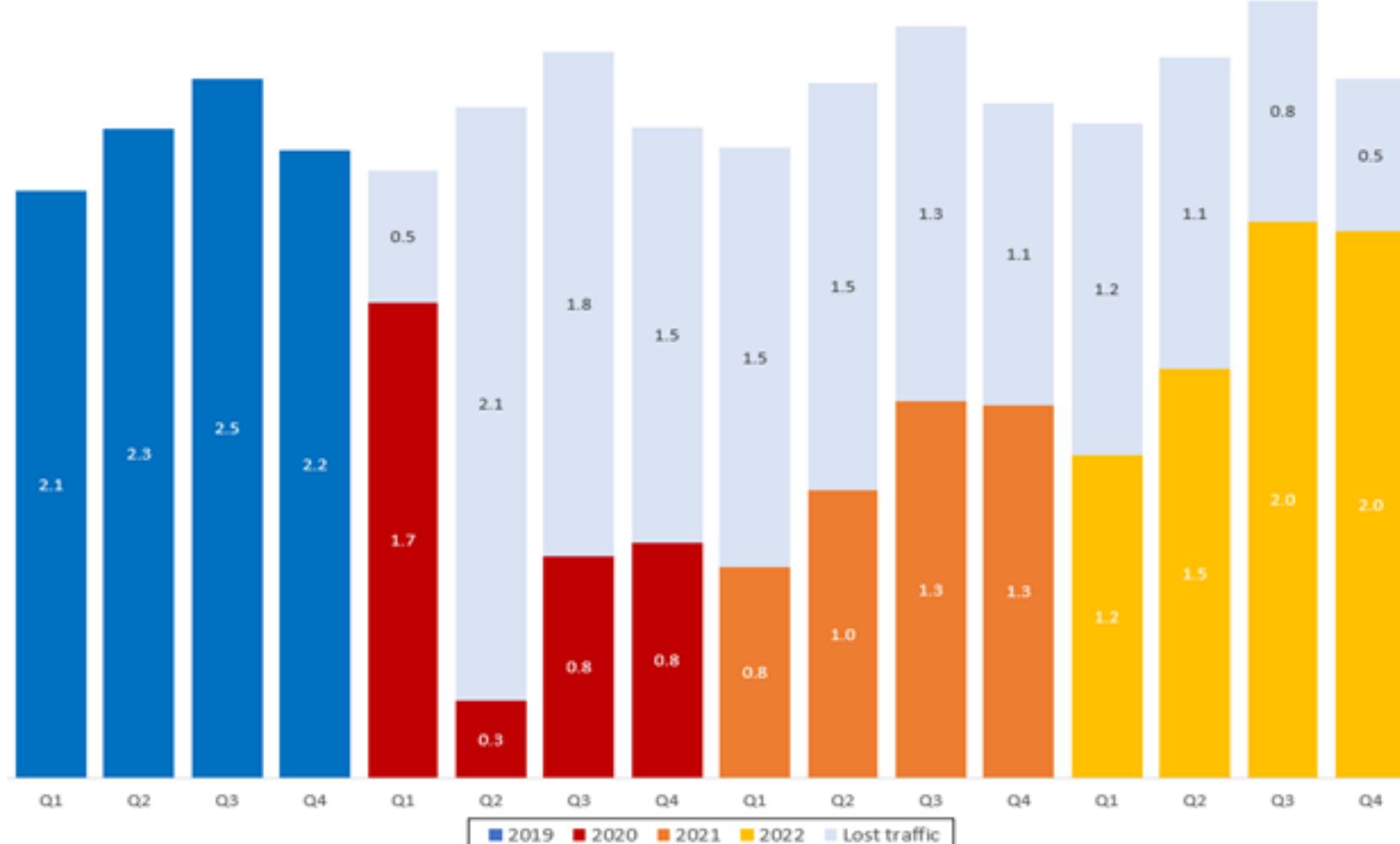
Mesmo com grandes esforços de vacinação, o mercado global de viagens permanece **significativamente abaixo dos níveis pré-COVID-19**.

A **velocidade da recuperação continua a depender substancialmente de várias partes interessadas e do nível de coordenação perseguido pelos governos nacionais em todo o mundo**.

Pandemia

Prejuízos globais de passageiros trimestrais projetados devido à crise do COVID-19 (2019–2022, em bilhões de passageiros)

Prejuízo global



Source: ACI World

Pandemia

Projeção trimestral de tráfego global de passageiros em comparação com a previsão pré-COVID-19 (2019–2022, em bilhões de passageiros)

Projeção de tráfego global



Source: ACI World

Ações no setor aéreo

- Fev/2020: Declarada a ESPIN (Emergência de Saúde Pública e Importância Nacional);
- Fev/2020: Lei 13.979/2020 (Medidas de Enfrentamento);
- Mar/2020: OMS declara o estado de Pandemia de Covid-19;
- Mar/2020: Portaria 120/2020 (restrição estrangeiros);
- Mar/2020: MP nº 925 (Medidas emergenciais para a aviação civil);
- Abr/2020: Parecer 261/2020 (força maior ou caso fortuito);
- Ago/2020: Lei 14.034/2020 (Setor Aéreo);
- Prorrogação do pagamento das outorgas aeroportuárias;
- *Waivers* concedidos pela ANAC;
- Reequilíbrios contratuais, entre outros.

Recuperação do setor aéreo

Os aeroportos e o setor de aviação servem como motores econômicos.

O impacto econômico global do setor contribui com trilhões de dólares para o produto interno bruto global, **sustenta milhões de empregos e promove o desenvolvimento sustentável**. Além disso, o setor da aviação desempenha um papel crítico na **recuperação das economias após a pandemia de COVID-19**.

O valor econômico impulsionado pelos aeroportos não pode ser subestimado quando se trata de facilitar viagens de negócios e lazer, comércio e o subsequente PIB, empregos, impostos e benefícios sociais associados.

Pandemia

*Base projetada
de receita anual
global dos
aeroportos (ACI)*

Déficit 2021:
**US\$ 83,1
bilhões**

Déficit 2022:
**US\$ 60,8
bilhões.**

Recuperação do setor aéreo

O tráfego aéreo é a alma do negócio aeroportuário.

Praticamente todas as receitas aeroportuárias são uma função direta do tráfego e incluem **taxas relacionadas a passageiros** e **taxas relacionadas a aeronaves** cobradas de operadores de aeronaves.

As **receitas não tarifárias**, que incluem fluxos como concessões de varejo, duty free, estacionamento e alimentos e bebidas, também estão muito ligadas ao tráfego e tráfego de passageiros.

Como os aeroportos têm **pouca flexibilidade nas despesas operacionais**, mas também têm **custos de capital amplamente fixos**, a crise atual representa um **desafio sem precedentes para a viabilidade financeira do setor aeroportuário**.



Programa Voo Simples

Programa Voo Simples

Criado pelo governo federal e ANAC, com lançamento em 7 de outubro de 2020, o Programa objetiva **modernizar** e **desburocratizar** o setor da aviação civil brasileiro, com foco na aviação geral, a fim de tornar a aviação brasileira cada vez mais **dinâmica** e **competitiva**.

A **Medida Provisória nº 1.089/2021** (30/12/2021), parte do programa Voo Simples, regulamenta os chamados “vazios regulatórios” e reformula requisitos legais e regulatórios que necessitavam de atualização.

Traz **melhorias estruturantes** para o setor com foco na **simplificação de procedimentos**, **alinhamento às regras internacionais**, aumento da **conectividade** e fomento de um novo ambiente de negócios, mantendo os **altos níveis de segurança exigidos**.

Voo Simples

Na Comissão Mista foram apresentadas 86 emendas.

Relator na Câmara:
Deputado General Peternelli (União/SP);

Relator no Senado: Senador Carlos Viana (PL/MG);

MP nº 1.089/2020

Em seu **texto inicial**, proposta pelos Ministérios da Infraestrutura, Economia e Defesa, altera as seguintes Leis:

- **Lei nº 6.009/1973:** Utilização e a exploração dos aeroportos, e das facilidades à navegação aérea;
- **Lei nº 7.565/1986:** Código Brasileiro de Aeronáutica; e
- **Lei nº 11.182/2005:** Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

Conjunto de alterações no arcabouço legal de extrema relevância e urgência para auxiliar na recuperação e no desenvolvimento de um dos setores mais atingidos pelos efeitos da atual pandemia.

Projeto de Lei de Conversão nº 5/2022, adicionalmente altera as leis:

- **Lei nº 13.448/2017:** Diretrizes gerais para prorrogação e rellicitação dos contratos de parceria;
- **Lei nº 9.826/1999:** Incentivos fiscais para desenvolvimento regional;
- **Lei nº 10.833/2003:** Legislação Tributária Federal;
- **Lei nº 8.078/1990:** Código de Defesa do Consumidor;
- **Lei nº 5.862/1972:** Constituição da empresa pública INFRAERO;
- **Lei nº 8.666/1993:** Normas para licitações e contratos da Administração Pública.

Voo Simples

Lei nº 6.009/1973

Prevê que a utilização e exploração do aeroporto está sujeita ao pagamento de tarifas.

Disciplinar a relação de cobrança das tarifas.

Alterações relevantes

Art. 6º As tarifas aeroportuárias não pagas:

I, II, e III – (revogados);

IV - no prazo de 15 (quinze) dias, contado da data da cobrança pela entidade responsável pela administração do aeroporto, serão acrescidas de **correção monetária**; e

V - no prazo de 30 (trinta) dias, contado da data da cobrança pela entidade responsável pela administração do aeroporto, serão acrescidas de **juros de mora de 1% (um por cento) ao mês**, mantida a **correção monetária**.

§ 1º Em caso de **inadimplemento** do pagamento de tarifas aeroportuárias, a entidade responsável pela administração do aeroporto poderá **exigir o pagamento antecipado das tarifas aeroportuárias ou suspender a prestação de serviços aeroportuários**, incluído o uso de equipamentos, de instalações e de facilidades.

§ 2º As medidas de que trata o § 1º deste artigo deverão ser aplicadas mediante **aviso prévio** e desde que a **cobrança não seja objeto de contestação fundamentada**.

Voo Simples

O Adicional de Tarifa Aeroportuária (ATAERO), criado pela Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989, foi extinto a partir de 1º de janeiro de 2017.

Concessões posteriores à 2017 não incorporaram à suas tarifas o % do ATAERO.

Alterações relevantes

Art. 12. A partir de 1º de janeiro de 2023, não serão devidas pelas concessionárias de aeroportos as contribuições ao Fundo Nacional de Aviação Civil criadas com fundamento no § 1º do art. 1º da **Lei nº 13.319, de 25 de julho de 2016**.

§ 1º Na data referida no caput deste artigo, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) alterará os valores das tarifas aeroportuárias para deduzir o valor correspondente à contribuição extinta.

§ 2º Aplicada a dedução prevista no § 1º deste artigo, não caberá reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão aeroportuária em decorrência da extinção das contribuições de que trata este artigo.

A questão da bagagem

Compromisso da ANEAA com o desenvolvimento do setor aéreo no Brasil.

“É inegável a legitimidade do Congresso Nacional para estabelecer e revisitar políticas públicas setoriais. Mas seria uma emenda parlamentar, no bojo de uma Medida Provisória, o caminho mais adequado?” (1)

Democratizar o acesso à aviação é questão econômico-financeira, mas acima de tudo uma questão de Estado.

Necessidade de ampliar a competição no setor mediante frentes normativas e vias mais adequadas.

O preço da cobrança de bagagens além de ser suportado por quem não as utiliza onera o futuro porque afasta a atração de novos players e implica exclusão.

(1) **Bagagens, Segurança Jurídica e o Devido Processo Normativo.** 2022. Fernando Vilella - Coordenador do Comitê de Regulação de Infraestrutura Aeroportuária da FGV Direito Rio)

FÁBIO ROGÉRIO CARVALHO
Presidente



aneaa@aneaa.aero
(61) 3039-9561