

Com base no art. 7º do Regulamento Interno da Comissão, acrescente-se o seguinte § 3º e incisos de I a VI no art.48 ao anteprojeto:

§3º A autoridade aeroportuária, a fim de alcançar e manter a boa qualidade operacional do aeroporto coordenará as atividades dos órgãos públicos que, por disposição legal, nele devam funcionar, inclusive a respeito da viabilidade econômica e financeira para o fornecimento de quaisquer insumos e áreas para tais órgãos e, em especial:

I - coordenar e implementar a integração das ações e o compartilhamento de informações e sistemas de interesse, procedimentos e rotinas de trabalho para otimizar o fluxo de pessoas e bens e a ocupação do espaço físico no aeroporto, bem como garantir níveis adequados de segurança, qualidade e celeridade das atividades cotidianas do aeroporto;

II - coordenar a solução de questões emergenciais e excepcionais, inclusive em períodos de alta demanda;

III - registrar o desempenho das operações aeroportuárias, por meio de indicadores quantitativos e qualitativos, com o auxílio do operador do aeroporto e das demais entidades públicas e privadas que exercem atividades no aeroporto;

IV - coordenar, no que tange às suas atribuições, a comunicação social dos órgãos e entidades que a integram;

V - implementar a adequação de infraestrutura, instalações e equipamentos aos requisitos de segurança, qualidade e celeridade recomendáveis às atividades exercidas no aeroporto; e

VI - aumentar a qualidade, a segurança e a celeridade dos processos operacionais.

**Justificativa:**

Reforçar a competência da autoridade aeroportuária.

Os diversos órgãos públicos que atuam nos aeroportos têm editado inúmeras normas visando ter precedência sobre todos os demais órgãos e entidades da comunidade aeroportuária, inclusive extrapolando o seu âmbito de atuação. O que ocorre na prática é que a legislação infralegal atualmente em vigor, no caso de ocupação de áreas aeroportuárias pelos órgãos públicos, tem causado bastante ônus financeiro para o administrador do aeroporto que, além da exigência de áreas cada vez maiores, ainda se vê constrangido ao fornecimento de insumos que deveriam ser objeto da logística de cada órgão e seu respectivo Ministério, tais como o fornecimento de aparelhos de TV, computadores, mobiliário etc. Exemplo disso é a Portaria nº 1.001, de 6 de maio de 2014, da Receita Federal. A Receita Federal, no 1º trimestre de 2015, auferiu cerca de R\$ 418 bilhões (apuração de maio de 2015) e os operadores aeroportuários, nos termos da referida Portaria, são obrigados a fornecer inúmeros insumos, utilizando o termo de referência da Receita, elevando o custo para a administração aeroportuária. Por esse motivo, defende-se que o CBA deve limitar e defender os custos dos aeroportos públicos, sejam eles operados pela Infraero ou pelos concessionários privados. Além disso, enquanto não for delegada autoridade e responsabilidade sobre a autoridade aeroportuária nos aeroportos, essa figura tem sua atuação limitada ao poder dos demais órgãos públicos. A limitação ao mínimo de órgãos públicos evita a proliferação de órgãos não correspondentes ao fluxo aeroportuário a solicitarem áreas no interior dos terminais.

**TÉRCIO IVAN DE BARROS**