

Of. 258 /2017 - SF

Brasília/DF, 07 de abril de 2017.

A Sua Excelência a Senhora
Senadora **FÁTIMA BEZERRA**
Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo - CDR

Assunto: Resposta ao Requerimento nº 768, de 2016

Senhor Senador,

Envio a V. Exa. e, por seu intermédio, à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo - CDR, cópia do Aviso nº 103/2017/MF, de 6 de abril de 2017, do Ministro de Estado da Fazenda, por meio do qual encaminha informações em resposta ao Requerimento nº 768, de 2016, de iniciativa da CDR.

Atenciosamente,



Senador Thieres Pinto
No exercício da Primeira Secretária

AVISO nº 103 /MF

Brasília, 06 de abril de 2017

A Sua Excelência o Senhor
Senador VICENTINHO ALVES
Primeiro-Secretário do Senado Federal

quente-se ao pu-
resado do Requer-
mento nº 768, de
2016,
Em

Assunto: **Requerimento de Informação**

Senhor Primeiro-Secretário,

Refiro-me ao Ofício nº 136 (SF), de 14 de março de 2017, dessa Primeira-Secretaria, por intermédio do qual foi remetida cópia do Requerimento de Informação nº 768, de 2016, de autoria da COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO, sobre o “Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional”.

A propósito, encaminho a Vossa Excelência, em resposta à solicitação daquela Comissão, cópias do Memorando nº 79/2017/ASPAR/GABIN/STN/MF-DF, de 29.03.2017, e do Ofício da Diretoria de Suprimentos, Infraestrutura e Patrimônio-Disec nº 2017/0341, de 24.03.2017, elaborados, respectivamente, pela Secretaria do Tesouro Nacional e pelo Banco do Brasil.

Atenciosamente,


HENRIQUE DE CAMPOS MEIRELLES
Ministro de Estado da Fazenda



Memorando nº 79/2017/ASPAR/GABIN/STN/MF-DF

Em 29 de março de 2017.

Ao Senhor Assessor Especial do Ministro
Demetrius Ferreira e Cruz

Assunto: Requerimento de Informação do Senado - RIS 768/2016

1. A Assessoria para Assuntos Parlamentares do Ministro da Fazenda submeteu à apreciação desta Secretaria do Tesouro Nacional – STN por meio do Memorando nº 10.082, de 16 de março de 2017, o Requerimento de Informação do Senado nº 768/2016, que *"requer que sejam prestadas pelo Ministro de Estado da Fazenda informações referentes ao Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional"*.
2. Em atendimento à demanda, encaminho, em anexo, a Nota Técnica nº 07/2017/COAPI/SUPEF/MF-DF, de 23 de março de 2017.
3. Por fim, esta STN examinou e se manifestou quanto aos itens de sua competência e sugere que as questões relacionadas à gestão do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional sejam encaminhadas pelo Senado Federal ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil para maiores esclarecimentos.

Atenciosamente,


Ana Paula Vitali Janes Vescovi
Secretária do Tesouro Nacional

Nota nº 7 /2017/COAPI/SUPEF/STN/MF-DF

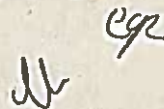
Em 23 de março de 2017.

Assunto: Requerimento de Informação nº 768, de 2016, do Senado Federal, referente ao Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional

1. A presente Nota Técnica examina os itens do Requerimento de Informação nº 768, de 2016, do Senado Federal, encaminhado à Secretaria do Tesouro Nacional por meio do Memorando nº 10082/AAP/GM-MF, de 16 de março de 2017, e os analisa no âmbito da competência desta Secretaria.
2. Conforme Ofício nº 136 (SF), de 14 de março de 2017, anexo, o Requerimento de Informações nº 768, de 2016, que contém pedido de informações sobre o Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional, elaborado pela Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, foi aprovado pela Mesa do Senado Federal, de acordo com o Parecer nº 11, de 2017.
3. O Requerimento informa as seguintes mudanças relacionadas ao Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional - PDAR:

"A imprensa nacional noticiou amplamente o corte do número de aeroportos a serem atendidos pelo programa, que passaram de 270 para 53. Além disso, permaneceriam outros 123 projetos à espera de recursos. Os critérios de seleção teriam sido o custo do investimento por passageiro e o interesse de empresas aéreas e governos locais no sítio aeroportuário."

4. Diante das mudanças informadas no Requerimento, foram solicitadas informações que serão analisadas uma a uma, de forma detalhada e na ordem em que foram propostas, com as respostas após cada pergunta:



I. "Qual é o papel reservado aos bancos públicos sob controle do Ministério da Fazenda após as mudanças anunciadas?"

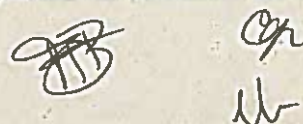
Resposta: O art. 63-A da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, determina que os recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC – serão geridos e administrados pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República ou, a seu critério, por instituição financeira pública federal, quando destinados à modernização, construção, ampliação ou reforma de aeródromo públicos. O Contrato nº 11/2013 da Secretaria de Aviação Civil instituiu o Banco do Brasil S.A. como contratado para a gestão e administração de recursos do FNAC, destinados à modernização, construção, ampliação ou reforma de aeródromos. A Portaria Conjunta nº 360, de 19 de junho de 2013, dos Ministros de Estado da Fazenda e Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, fixa a remuneração do Banco do Brasil S.A. pelas atividades de gestão e administração dos recursos do FNAC, nos termos do art. 63-A da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.

Após as mudanças anunciadas no Requerimento, a Secretaria do Tesouro Nacional informa, no âmbito de suas competências, que não houve alterações na Lei nº 12.462, tampouco na Portaria Conjunta nº 360. Destaca-se que eventuais alterações nas cláusulas do Contrato nº 11/2013 são matéria de competência da Secretaria de Aviação Civil, hoje na estrutura do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA e sugere-se o encaminhamento da questão ao referido órgão para maiores detalhes.

II. "Que dificuldades levaram à baixa execução dos investimentos do programa até o momento?"

Resposta: O conhecimento das dificuldades que levaram à baixa execução dos investimentos do programa até o momento faz parte da gestão do Programa, que não está nas atribuições da Secretaria do Tesouro Nacional. Sugere-se o encaminhamento do questionamento para a Secretaria de Aviação Civil, hoje na estrutura do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA.

III. "O subsídio a rotas e passageiros previsto no programa é classificado como despesa de custeio? O Fundo Nacional de Aviação Civil possui fontes de recursos de caráter





continuado suficientes para cobrir essas despesas? Caso contrário, em quanto tempo as despesas estimadas de custeio esgotariam as reservas atualmente existentes?"

Resposta: O subsídio a rotas e passageiros previsto no programa é classificado como despesa de custeio. A Lei Orçamentária de 2017, Lei nº 13.414, de 10 de janeiro de 2017, em seu Volume IV, Tomo I, concede dotação orçamentária para a ação 00P6 – Subvenção Econômica para o Desenvolvimento da Aviação Regional - no valor de R\$ 15.000.000,00, e a classifica como Outras Despesas Correntes, de acordo com a classificação por Grupo de Natureza de Despesa.

As informações sobre a suficiência de recursos provenientes de fontes de caráter continuado e sobre as projeções de despesas de custeio estimadas são informações gerenciais do Programa, de conhecimento da Secretaria de Aviação Civil, hoje na estrutura do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA.

Destaca-se que a LOA 2017 em seu Volume I detalha a receita para o FNAC (código 39.902) em R\$ 4.825.647.256,00. No entanto, os recursos do FNAC, enquanto não destinados às finalidades previstas no art. 63-A, da Lei 12.462 ficarão depositados na Conta Única do Tesouro Nacional. A realização das despesas para execução do PDAR, assim como de outras despesas discricionárias, está sujeita aos limites orçamentários e financeiros estabelecidos pelo Governo Federal.

Sugere-se o encaminhamento da questão ao referido órgão para maiores detalhes.

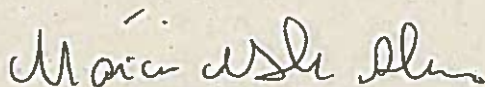
IV. "O então Secretário de Aeroportos da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, sr. Leonardo Victor Dantas da Cruz, relatou à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado Federal, no dia 29 de junho de 2016, que aquele órgão e o Banco do Brasil teriam realizado estudos de viabilidade técnica e econômica (EVTE) de 243 dos 270 aeroportos previstos originalmente. Que projetos contemplados com esse EVTE são, hoje, considerados inviáveis? Quais mudanças fáticas ou metodológicas justificam essa alteração?"

Resposta: A análise de viabilidade técnica e econômica dos aeroportos é competência da Secretaria de Aviação Civil, hoje na estrutura do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA. Sugere-se encaminhamento da pergunta ao referido órgão.

[Handwritten signatures and initials]

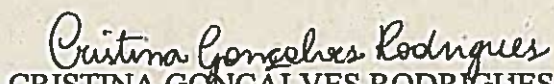
5. Por fim, esta Coordenação Geral examinou e se manifestou quanto aos itens de competência da Secretaria do Tesouro Nacional e sugere que as questões relacionadas à gestão do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional sejam encaminhadas pelo Senado Federal ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil para maiores esclarecimentos.

À consideração superior.



MÁRCIO NAHAS RIBEIRO
Auditor Federal de Finanças e Controle

De acordo. Encaminhe-se ao Subsecretário de Planejamento Estratégico da Política Fiscal da Secretaria do Tesouro Nacional.



CRISTINA GONÇALVES RODRIGUES
Coordenadora-Geral da COAPI

De acordo. Encaminhe-se à Assessoria para Assuntos Parlamentares do Gabinete da Secretaria do Tesouro Nacional.



FELIPE PALMEIRA BARDELLA
Subsecretário de Planejamento Estratégico da Política Fiscal da Secretaria do Tesouro Nacional,
Substituto

Senhor Chefe da Assessoria para Assuntos Parlamentares do Ministério da Fazenda,

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO DO SENADO FEDERAL S-2016/0768 – PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO REGIONAL - Referimo-nos ao Ofício nº 83/AAP/GM-MF de 16/03/2017, para encaminhar as respostas aos questionamentos apresentados pelo Senado Federal por meio do Requerimento de Informação nº 768/2016, elaborado no âmbito da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo -CDR.

Questionamentos constantes no Requerimento de Informação nº 768/2016:

Item 1 - Qual é o papel reservado aos bancos públicos sob controle do Ministério da Fazenda após as mudanças anunciadas?

A partir da edição da Medida Provisória nº 600, de 28 de dezembro de 2012, convertida na Lei nº 12.832, de 20 de junho de 2013, regulamentada pelo Decreto nº 8.024, de 4 de junho de 2013, o Governo Federal, por meio de sua Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR), atualmente vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), celebrou com o Banco do Brasil, em 20 de junho de 2013, o contrato de prestação de serviços nº 11/2013, cujo objeto relaciona-se com a gestão e administração de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, destinados à modernização, construção, ampliação ou reforma de aeródromos públicos, além da contratação, em nome da União, de obras, serviços e compras com a finalidade de executar os investimentos necessários a esses aeródromos.

Referidos marcos legais e contratuais delimitam a atuação das duas instituições no âmbito do Programa de Aviação Regional, sendo o papel do BB gerir os recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC destinados à modernização, ampliação, reforma e construção dos aeródromos regionais e, ainda, proceder, em nome da União, às compras e contratações com vistas também à modernização, ampliação, reforma e construção dos referidos aeródromos.

Esclarecemos, ainda, que, até o momento, as mudanças mencionadas no Requerimento nº 768/2016 não implicaram alterações no papel do Banco do Brasil em relação à operacionalização das decisões de investimento a cargo da SAC/MTPA.

Senhor Bruno Travassos
Chefe da Assessoria para Assuntos Parlamentares
Ministério da Fazenda
Esplanada dos Ministérios – Bloco P – 1º andar
Brasília (DF) – CEP: 70.048-900



Item 2 - Que dificuldades levaram a baixa execução dos investimentos do programa até o momento?

Inicialmente, cumpre-nos esclarecer que é de responsabilidade da Secretaria de Aviação Civil a definição do escopo e das diretrizes das intervenções a serem realizadas nos aeródromos, conforme Parágrafo Primeiro da Cláusula Décima Segunda do Contrato nº 11/2013.

Isto quer dizer que compete àquela Secretaria realizar a avaliação de conveniência e oportunidade de aplicação dos recursos do FNAC em aeródromos regionais, incluídas as definições de momento, prazo e destinação das intervenções.

Cabe ressaltar que a definição dos investimentos e intervenções necessários para cada aeródromo constante do Programa deve estar fundamentada em uma série de estudos técnicos, a exemplo do Estudo de Viabilidade Técnica, do Estudo Preliminar, entre outros.

Nesse sentido, a SAC/MTPA determina estudos e investimentos a serem realizados em cada aeródromo, bem como analisa os cenários apresentados no estudo de viabilidade técnica com o fito de adequar o resultado dos mencionados estudos à sua política de investimentos.

Somente após a conclusão desta fase de estudos e projetos é possível dar início à fase de licitação e contratação de obras.

Ao longo da fase de desenvolvimento dos estudos e projetos, um dos principais desafios identificados pelo Banco do Brasil diz respeito às constantes necessidades de replanejamento das atividades em função das alterações de prioridades, premissas e de diretrizes de investimento determinadas pela Secretaria no âmbito no Programa de Aviação Regional, a exemplo das mudanças citadas no Requerimento em epígrafe.

Outro ponto desafiador tem sido buscar, junto às empresas contratadas, que os produtos desenvolvidos sejam entregues dentro dos prazos previstos em contrato e com a qualidade e completude que atendam aos critérios previstos contratualmente nas especificações técnicas.

Além disso, ressaltamos ainda a complexidade que envolve a elaboração e aprovação de projetos e estudos aeroportuários, somada à quantidade de intervenientes existentes no processo – operadores aeroportuários, Governos Estaduais e Municipais, Infraero, entre outros.

Nada obstante os desafios identificados, importa registrar que, desde a contratação do BB no ano de 2013 até o dia 31/12/2016, foram concluídos mais de 2 mil produtos, dentre os quais se destacam:

- 262 estudos de viabilidade técnica;
- 100 relatórios complementares de EVT;
- 226 estudos preliminares;
- 757 estudos topográficos;
- 164 estudos ambientais;
- 676 estudos geotécnicos; e
- 19 anteprojetos de pátio e pista.



Item 3 - O subsídio a rotas e passageiros previsto no programa é classificado como despesa de custeio? O Fundo Nacional de Aviação Civil possui fontes de recursos de caráter continuado suficientes para cobrir essas despesas? Caso contrário, em quanto tempo as despesas estimadas de custeio esgotariam as reservas atualmente existentes?

Conforme já informado na resposta ao item 1, o papel do BB, na condição de mandatário da União, é realizar a gestão dos recursos financeiros provenientes do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, transferidos pela SAC/MTPA para conta interna e específica aberta no BB, destinados à modernização, ampliação, reforma e construção dos aeródromos regionais e, ainda, proceder, em nome da União, às compras e contratações com vistas também à modernização, ampliação, reforma e construção dos referidos aeródromos.

Dessa forma, as informações sobre a classificação de despesas e fontes de recursos relacionadas ao subsídio a rotas e passageiros, objeto do questionamento do item 3 do Requerimento, não estão inseridas no escopo de atuação do Banco do Brasil no âmbito da Lei nº 12.832/2013 e do Contrato nº 11/2013.

Item 4 - O então Secretário de Aeroportos da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, sr. Leonardo Victor Dantas da Cruz, relatou à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado Federal, no dia 29 de junho de 2016, que aquele órgão e o Banco do Brasil teriam realizado estudos de viabilidade técnica e econômica (EVTE) de 243 dos 270 aeroportos previstos originalmente. Que projetos contemplados com esse EVTE são, hoje, considerados inviáveis? Quais mudanças fáticas ou metodológicas justificam essa alteração?

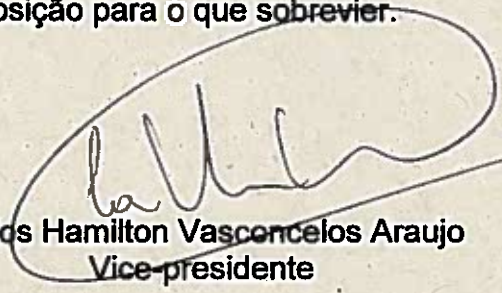
Esclarecemos que, até esta data, foram concluídos 262 estudos de viabilidade técnica dos aeroportos previstos originalmente.

Conforme informado na resposta ao item 2, compete à SAC/MTPA analisar os cenários apresentados nos estudos de viabilidade técnica com o fito de adequar o resultado dos mencionados estudos à sua política de investimentos.

Portanto, cabe àquela Secretaria a definição de inviabilidade dos projetos desenvolvidos e dos fatos que justificaram referidas decisões.

Colocamo-nos à disposição para o que sobrevier.

Respeitosamente,


Carlos Hamilton Vasconcelos Araujo
Vice-presidente

