

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 428, de 2016, do Senador Jorge Viana, que *altera as Leis nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, e nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, para estipular que os recursos aplicados no âmbito do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional – PDAR e do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC sejam prioritariamente destinados à região da Amazônia Legal.*



SF/19991.63431-74

Relator: Senador **CHICO RODRIGUES**

I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão o PLS nº 428, de 2016, de autoria do Senador Jorge Viana, que *altera as Leis nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, e nº 13.097, de 19 de janeiro de 2015, para estabelecer que os recursos aplicados no âmbito do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional – PDAR e do Fundo Nacional de Aviação Civil – FNAC, sejam prioritariamente aplicados na região da Amazônia Legal.*

O PLS conta com quatro artigos. O art. 1º altera a Lei nº 13.097, de 19 de dezembro de 2015, para modificar o critério de aeroporto regional na região da Amazônia Legal. O art. 2º altera a mesma lei para determinar a priorização dos recursos do Programa de Desenvolvimento da Aviação Regional (PDAR) nas rotas com origem ou destino na Região da Amazônia Legal. O art. 3º do PLS altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para estabelecer prioridade na aplicação dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) no desenvolvimento das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, na região da Amazônia Legal. O art. 4º contém a cláusula de vigência que seria imediata.

O PLS foi apreciado na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) e na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

(CDR). Ambas as comissões concluíram pela aprovação do projeto, nos termos do substitutivo apresentado. (Emenda nº 1 – CI/CDR). A emenda incluiu no texto o termo “interesse regional e federal”, para garantir que os aeroporto de interesse federal, por serem os únicos que atendem as populações naquela região, também sejam atendidos pelos recursos do FNAC. Cabe à CAE a decisão terminativa do presente PLS. Não foram apresentadas outras emendas no prazo regimental.

Na justificação do projeto, o autor aponta que a medida visa a estimular o desenvolvimento da região da Amazônia Legal. De acordo com o autor, o desenvolvimento do transporte aéreo na região é condição indispensável para integrar as comunidades isoladas e o transporte de itens fundamentais. Adicionalmente, o PLS pretende incluir no PDAR aeroportos antes excluídos e ao mesmo tempo garantir que aeroportos maiores da região mantenham-se no referido programa.

II – ANÁLISE

De acordo com o art. 99, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, cabe à CAE analisar o aspecto econômico da matéria. Por ser a última comissão, analisaremos também os aspectos formais do PLS – constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa.

Iniciemos, pois, pela análise de constitucionalidade. Nos termos do art. 22, I, da Constituição Federal, compete privativamente à União legislar sobre direito aeronáutico.

Quaisquer dos membros do Congresso Nacional têm competência para a iniciativa de proposição sobre o tema, tendo em vista que ele não se insere no rol das iniciativas privativas do Presidente da República, fixado pelo § 1º do art. 61 da Carta Magna.

Quanto à juridicidade em sentido estrito, o projeto atende aos pressupostos de novidade, abstratividade, generalidade, imperatividade e coercibilidade. O trâmite legislativo tem seguido o rito estabelecido no Regimento Interno desta Casa. Igualmente, verifica-se aderência da proposição às normas regimentais. Não há reparos a fazer quanto à técnica legislativa.

No mérito, concordamos com o projeto ora proposto. O Brasil possui dimensões continentais e locais de difícil acesso pelos demais modos de transporte, principalmente na Região Norte. De fato, alguns

desses lugares só são acessíveis por via aérea. O PLS acerta ao direcionar os recursos do FNAC para os aeroportos localizados na Amazônia Legal, além de priorizar as subvenções econômicas às companhias aéreas que lá operem.

Os recursos do FNAC são utilizados exclusivamente no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil. Observa-se, portanto, que os recursos podem ser utilizados em qualquer infraestrutura aeroportuária do país, sem distinção. O que o projeto em tela propõe é a priorização de sua aplicação na região da Amazônia Legal.

Em 2016, o Governo Federal promoveu um corte drástico no PDAR, reduzindo o número de aeroportos que receberiam investimentos nos próximos anos de 270 para 53. Não se sabe quais critérios de priorização foram utilizados, razão pela qual o PLS em análise acerta ao determinar a prioridade do Programa e dos recursos do FNAC à região da Amazônia Legal.

Em que pese o PDAR ainda não ter deslanchado, é importante que as alterações legislativas sejam efetivadas. No momento em que o Poder Executivo criar condições para que o programa realmente conceda os benefícios previstos em lei, esperamos que a aviação civil na Amazônia Legal seja priorizada. O desenvolvimento econômico da região está diretamente relacionado à criação de mais rotas e à melhoria da infraestrutura aeroportuária.

Sob a ótica econômica, o PLS se preocupa com a região menos favorecida do País, estabelecendo limites e diretrizes para que os recursos utilizados na aviação civil sejam melhor aproveitados em seu desenvolvimento.

Ademais, o FNAC tem recebido cada vez mais receitas oriundas das concessões aeroportuárias. Cabe ao fundo fomentar o setor, especialmente nos locais onde as empresas aéreas não possuem interesse econômico. A desregulamentação do setor aéreo conferiu às operadoras a liberdade de tarifas e de rotas, que são atendidas de acordo com critérios de eficiência econômica. No caso específico da aviação regional, o setor geralmente precisa de subsídios para poder operar, como ocorre em diversos países.

Isso posto, o projeto é meritório à medida em que direciona recursos do próprio setor aéreo para viabilizar a aviação regional e, conseqüentemente, o desenvolvimento das cidades e das regiões diretamente envolvidas.

Dessa forma, não detectamos qualquer restrição ou impacto econômico negativo que enseje a rejeição do projeto.

Quanto à Emenda nº 1 – CI/CDR, concordamos, no mérito, por sua aprovação. A inclusão do termo “interesse regional e federal” no texto torna o comando legal mais preciso e direto, e deixa claro que todas as infraestruturas aeroportuárias da região podem receber recursos do FNAC, seja o aeródromo operado por um pequeno município, seja o aeroporto de uma capital de Estado, desde que tenham movimentação anual inferior a 1,2 milhão de passageiros por ano.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade do Projeto de Lei do Senado nº 428, de 2016, e, no mérito, pela sua **aprovação**, nos termos do Substitutivo aprovado pela CI e pela CDR.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator