



PROJETO DE LEI Nº , DE 2020

Altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para ampliar o uso exclusivo dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) ao pagamento de contrapartida pública em parcerias público-privadas aeroportuárias.



SF/20399.31930-37

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 63.

§ 2º Os recursos do FNAC serão aplicados exclusivamente no:

I - desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil;

II - desenvolvimento e fomento das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil;

III - desenvolvimento, ampliação e reestruturação de aeroportos concedidos, desde que tais ações não constituam obrigação do concessionário, conforme estabelecido no contrato de concessão, nos termos das normas expedidas pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC e pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República - SAC, observadas as respectivas competências; e

IV - pagamento de contrapartida pública de concessões aeroportuárias realizadas mediante parcerias público-privadas, reguladas pela Lei nº 11.079, de 30 dezembro de 2004.

§ 5º (Revogado.)

.....” (NR)



Art. 2º Fica revogado o § 5º do art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Desde a primeira concessão federal realizada em 2011¹, o setor aeroportuário brasileiro tem se desenvolvido a passos largos. O Fundo Nacional da Aviação Civil (FNAC), abastecido com as receitas oriundas das outorgas, já acumula valor superior a R\$ 34 bilhões, e tem arrecadado em média R\$ 6,3 bilhões ao ano nos últimos quatro anos². Entretanto, conforme o cronograma de concessões aeroportuárias do Programa de Parcerias de Investimento (PPI), a fórmula de sucesso das concessões aeroportuárias tem data marcada para terminar em 2022. O programa de concessões chegará a seu estágio final com inúmeros aeroportos regionais ainda dependentes de receitas municipais e estaduais para se manterem.

Com a criação do PPI em 2016, tem-se observado um aprimoramento contínuo na modelagem das concessões aeroportuárias, que culminou na quinta rodada de concessões, em 2019. Esta rodada inaugurou as “concessões em bloco”, o que foi muito bem aceita pelo mercado. Neste modelo de concessão, aeroportos superavitários são concedidos em conjunto com aeroportos deficitários, o que proporciona mais eficiência ao processo de concessão e acelera o volume de investimento privado. É esperado que o

¹ A primeira concessão federal de aeroportos ocorreu em 2011, com um novo aeroporto para atender à cidade de Natal (RN), o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante. Essa ação foi considerada um piloto, cujo objetivo era testar o modelo antes de expandi-lo.

² Fonte de Recursos – FNAC, disponível em: <https://www.infraestrutura.gov.br/fnac/2-uncategorised/9286-fonte-de-recursos.html>.





sucesso dessa rodada se repita nas sexta e sétima rodadas, previstas para 2021 e 2022 respectivamente. Nestas, serão concedidos os blocos regionais remanescentes incluindo os aeroportos de Santos Dumont, no Rio de Janeiro, e o Congonhas, em São Paulo.

É justamente a partir de 2022 que o programa de concessão aeroportuária entra em situação crítica, não havendo aeroportos federais superavitários disponíveis para a composição de novos blocos de concessão junto com aeroportos regionais deficitários. Portanto, inúmeros aeroportos regionais importantes para a aviação nacional permanecerão com alto custo aos cofres municipais e estaduais, comprometendo receitas para áreas essenciais como saúde e educação.

Uma solução para este problema está no uso dos recursos do FNAC. Entretanto, conforme a atual redação da Lei nº 12.462, de 2011, os recursos do fundo estão restritos à investimentos em infraestrutura, e não cobrem despesas operacionais e de manutenção.

A redação desta proposição visa a ampliar o escopo de aplicação dos recursos do FNAC, de modo a autorizar, por prazo determinado, o pagamento de contrapartida pública nas concessões aeroportuárias realizadas por meio de parcerias público-privadas (PPPs).

Tal medida vai permitir que Governo Federal dê continuidade às concessões em bloco, cuja sistemática já se encontra bem elaborada e bem aceita pelo mercado e, portanto, pronta para contribuir com a sustentabilidade financeira da aviação regional.



SF/20399.31930-37



Cabe aqui destacar que o instrumento de subsídio proposto para o FNAC entraria em processo de retirada a partir de 2032³. A partir de então, poderão ser retomadas as concessões em bloco sem a necessidade de contrapartida, visto que aeroportos superavitários tais como o de Guarulhos e o do Galeão voltariam à disponibilidade para licitação, permitindo assim o gradual encerramento das contrapartidas advindas do FNAC.

Pelo exposto, tendo em vista a expansão da infraestrutura aeroportuária do País, faz-se necessário ampliar o escopo de aplicação dos recursos do FNAC, de modo a permitir o pagamento, por prazo determinado, de contrapartida pública em PPPs aeroportuárias. Tal flexibilidade poderá atrair novos investimentos privados, especialmente em aeroportos regionais, e contribuirá para o atingimento da autossuficiência financeira do setor aeroportuário em âmbito nacional, dando fôlego e estímulo extra à sua expansão. Por fim, a medida apresentada abre caminho para que o setor aéreo brasileiro seja um meio de transporte acessível e popular, como já é em países mais avançados.

Contamos, pois, com o apoio dos nobres Parlamentares para a urgente aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões,

Senador **ANTONIO ANASTASIA**

³ O prazo da concessão dos aeroportos de Guarulhos, no Estado de São Paulo, e do Galeão, no Estado de São Paulo, estão previstos para vencerem em 2032 e 2037 respectivamente.

