

PARECER Nº , DE 2018

Da COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E TURISMO, 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.*

Relator: Senador **PAULO ROCHA**

I – RELATÓRIO

O PLS nº 428, de 2016, 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 art. 115 da Lei nº 13.097, de 2015, define que aeroporto regional é o aeroporto de pequeno ou médio porte, com movimentação anual (passageiros embarcados e desembarcados) inferior a seiscentos mil passageiros. O parágrafo único do mesmo artigo amplia o limite para considerar como aeroporto regional na Amazônia Legal aqueles com movimento de até oitocentos mil passageiros anuais.

O PLS nº 428, de 2015, propõe alterar o referido parágrafo único do art. 115 para estabelecer que na região da Amazônia Legal, o limite a ser considerado para aeroporto regional será de até um milhão e duzentos mil passageiros por ano. O PLS em análise propõe também acrescentar o § 2º ao art. 118 da lei nº 13.097, de 2015, para estabelecer que a União deverá determinar a priorização de rotas com origem ou destino na região da Amazônia Legal, na determinação dos critérios de alocação de recursos disponibilizados no âmbito do PDAR.

Por fim, o projeto de lei propõe ainda acrescentar o § 7º ao art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para estabelecer que na aplicação de recursos do FNAC, particularmente daqueles destinados ao desenvolvimento das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica civil, a União deverá priorizar os investimentos realizados na região da Amazônia Legal.

A cláusula de vigência define a entrada em vigor imediatamente após a publicação da Lei resultante do projeto.

A justificação informa que o objetivo da iniciativa é estimular o desenvolvimento da aviação civil na região da Amazônia Legal. Ressalta as restrições de acesso por outras modalidades de transporte. Para muitas localidades a única alternativa ao transporte aéreo são embarcações de condições precárias, em viagens que chegam a durar dias.

As modificações propostas permitirão beneficiar maior quantidade de aeroportos da região entre os beneficiados pelo PDAR e a priorização de aplicação dos recursos do FNAC e dos disponibilizados no âmbito do PDAR.

A matéria foi aprovada na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), na forma do substitutivo que apresenta. Após análise da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) o PLS seguirá para Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), onde receberá a decisão terminativa.

Em relação ao PLS original, o substitutivo apenas acrescenta no art. 3º do PLS a determinação para que os recursos do FNAC sejam aplicados



exclusivamente no desenvolvimento e fomento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuária e aeronáutica de interesses regional e federal. O art. 4º do projeto também sofreu alterações para incluir a priorização dos investimentos para a região da Amazônia Legal também nos aeródromos federais.

II – ANÁLISE

A matéria diz respeito ao direito aeronáutico, cuja competência legislativa é privativa da União (art. 22, I, da Constituição Federal), não havendo reserva de iniciativa em favor do Presidente da República.

Nos termos do art. 104-A do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, opinar sobre integração regional, programas, projetos, investimentos e incentivos que voltados para o desenvolvimento regional. Uma vez que o projeto ainda tramitará na Comissão de Assuntos Econômicos, a análise de seus aspectos formais, como constitucionalidade e juridicidade será feita naquele colegiado.

A aviação regional tem, sem dúvida, um alto potencial de desenvolvimento econômico e social das regiões não atendidas pelos grandes aeroportos e que precisam se interligar à malha aérea nacional. A desregulamentação na prestação do serviço de transporte aéreo regular ocorrida nas últimas décadas, e intensificada após a criação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) trouxe liberdade na oferta de rotas.

Profundos impactos ocorreram na organização das empresas aéreas que, com a livre mobilidade, buscaram otimizar suas malhas, o que pode ser compreendido a partir de características econômicas. As empresas aéreas tendem a se concentrar em rotas com maior demanda e mais atraentes economicamente que, por motivos óbvios, geralmente estão localizadas em grandes centros, dando origem a uma falha de mercado.

Durante a reforma de liberalização, não se refletiu (ao contrário do que aconteceu em outros países que passaram por reformas semelhantes) sobre como tal reforma afetaria o alcance geográfico dos serviços aéreos,



principalmente em lugares mais remotos ou com menor demanda. A consequência foi a queda do tráfego aéreo regional no Brasil.

O acesso ao transporte aéreo pode promover desenvolvimento às regiões atendidas por meio, por exemplo, do turismo e da oportunidade de negócios. Por esse motivo, a atenção a esse tipo de transporte é desejável e, em certas localidades, indispensável para seus habitantes.

É nesse contexto que o incentivo à aviação regional é fundamental para estimular a operação de linhas aéreas em aeroportos de menor escala, que muitas vezes só podem ser atendidos por aeronaves com configuração de médio e pequeno porte. Apenas nesse ambiente de incentivo e fomento à aviação regional é que o desenvolvimento social e econômico da região amazônica florescerá.

Não podemos deixar de elogiar o mérito do projeto, ao conceder a devida atenção à Amazônia Legal que, por suas características geográficas únicas e a extrema dificuldade de meios alternativos de acesso às demais localidades, precisa receber os incentivos necessários para viabilizar o desenvolvimento da aviação regional. Ao ampliar os limites estabelecidos de movimento de passageiros, a proposta em análise permite que continuem no escopo do PDAR importantes aeroportos da região, a exemplo dos situados em Porto Velho, Santarém e Macapá.

Aliás, é importante frisar que, de acordo com a Anac¹, existem atualmente 122 aeródromos públicos homologados na região da Amazônia Legal. Destes, 78 são classificados como AD, ou seja, não arrecadam tarifas aeroportuárias. Dos 44 aeródromos restantes, a classificação se dá em função da movimentação anual de passageiros².

A emenda apresentada na forma de substitutivo destaca a importância da aplicação dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil

¹<http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aerodromos/cadastro-de-aerodromos/aerodromos-cadastrados/aerodromospublicos-12.xls>

² Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 107 disponível em <http://pergamum.anac.gov.br/arquivos/PA2018-0515.pdf>



(FNAC) nas infraestruturas aeroportuárias que contam também com interesse federal. Esta medida possibilita investimentos nestes aeródromos de interesse federal, por também atenderem as populações em locais de difícil acesso na região da Amazônia Legal.

III – VOTO

Ante o exposto, votamos pela **aprovação** do PLS nº 428, de 2016, na forma do substitutivo apresentado pela Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

