



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

ATA DA REUNIÃO Nº 12 DO CONSELHO CONSULTIVO

DATA: 11 de novembro de 2010

HORÁRIO: 10h

LOCAL: Sala de Reuniões do 3º andar do prédio da ANAC no Rio de Janeiro (RJ) - Av. Presidente Vargas, 850

PARTICIPANTES

- Solange Paiva Vieira – Diretora-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil - **ANAC** e Presidente do Conselho Consultivo;
- Ricardo Bezerra – Diretor de Regulação Econômica - **ANAC**;
- Lígia Maria Rocha e Benevides - Chefe da Assessoria Técnica da **ANAC** e Secretária-Executiva do Conselho Consultivo;
- Ricardo Nogueira - Associação Brasileira de Aviação Geral - **ABAG**;
- José Eugenio de Carvalho Junior - Associação Brasileira das Entidades de Comissarias Aéreas - **ABECA**;
- Décio Corrêa - Associação Brasileira de Entidades de Formação Aeronáutica – **ABEFAER**;
- Apostole Lazaro Chryssafidis - Associação Brasileira de Transporte Aéreo Regional - **ABETAR**;
- Major Brig. Hermano Paes Vianna - Associação dos Fabricantes de Aeronaves Leves - **ABRAFAL**;
- Walter Bartels - Associação das Indústrias Aeroespaciais do Brasil - **AIAB**;
- Brig. Ar Mauro Gandra - Associação Nacional de Concessionárias de Aeroportos Brasileiros - **ANCAB**;
- George William César de Araripe Sucupira - Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves - **APPA**;
- Marcus Reis - Conselho Consultivo em Ciências Aeronáuticas - **CCCA**;
- Cel. Av. R1 Walter de Almeida - Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos - **CENIPA**;

- Dadino de Oliveira Filho - Confederação Nacional dos Usuários de Transportes Coletivos Rodoviário, Ferroviário, Hidroviário e Aéreo - **CONUT**;
- Major Brig. do Ar Rafael Rodrigues Filho - Departamento de Controle do Espaço Aéreo – **DECEA**;
- João Márcio Jordão - Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - **INFRAERO**;
- Célio Alberto Barros de Lima - Sindicato Nacional dos Aeroportuários - **SINA**;
- Júlio Kampf - Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola - **SINDAG**;
- Pedro Azambuja - Sindicato Nacional das Empresas de Administração Aeroportuária - **SINEAA**;
- Lician Mello - Sindicato Nacional das Empresas Prestadoras de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo - **SINEATA**;
- Graziella Baggio - Sindicato Nacional dos Aeronautas - **SNA**;
- Marcelo Andrade Silva Schmidt - Sindicato Nacional dos Aeroviários - **SNAeroviários**;
- Anchieta Hélcias - Sindicato Nacional das Empresas Aéreas - **SNEA**; e
- Fernando Alberto dos Santos - Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo - **SNETA**.

PAUTA

ANAC

(1) Abertura dos trabalhos.

SINEAA

(2) Capacitação e formação de profissionais do setor aéreo (níveis técnico e superior).

SNAeroviários

(3) Política de céus abertos.

- Posição do governo na última reunião da CLAC.
- PNAC: estratégia nacional e regional da aviação brasileira.
- Posição dos Sindicatos, da Federação Nacional dos Trabalhadores em Aviação Civil (FENTAC) e da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (ITF).

SNAeroviários

(4) Segurança de voo.

- Curso de capacitação e reciclagem de APACs.
- Excesso de jornada de trabalho de mecânicos em companhias aéreas brasileiras.

(5) Relatório do comitê técnico temporário encarregado de propor alterações na Resolução nº 115/2009 (implantação, operação e manutenção do Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis - SESCINC).

Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária

(6) Relatório do comitê técnico temporário encarregado de propor alterações na Resolução nº 116/2009 (regulação das Empresas de Serviços Auxiliares ao Transporte Aéreo - ESATAS).

Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária

(7) Relatório do comitê técnico temporário encarregado de propor alterações na Resolução nº 113/2009 (critérios para alocação de áreas aeroportuárias).

ANAC

(8) Assuntos gerais e encerramento.

(1/2) A reunião foi aberta às dez horas e dezesseis minutos. Após saudar os presentes, a Presidente do Conselho passou a palavra ao representante do SINEAA, para que esse tratasse do item da pauta relativo à capacitação e formação de profissionais do setor aéreo, níveis técnico e superior. O representante solicitou à Presidente o obséquio de passar ao item imediatamente seguinte, visto que o encarregado da apresentação do tema ainda não houvera chegado.

(3) Atendendo ao pleito, a Presidente franqueou a palavra ao representante do SNAeroviários, que destacou, inicialmente, que a Federação Internacional de Trabalhadores de Transporte (ITF) não pudera participar da reunião da Comissão Latino-Americana de Aviação Civil (CLAC), recentemente realizada. Ressaltando ser a América Latina o único mercado de aviação com crescimento exponencial, afirmou que, o que para a CLAC seria um acordo multilateral de céus abertos entre seus Estados-membros, para o Sindicato deveria representar a integração da América do Sul com justiça social, segurança e eficiência. Analisando a proposta de acordo apresentada no mencionado encontro, criticou diversos de seus dispositivos, entre os quais o direito de cabotagem – a respeito do que declarou-se ciente da ressalva feita pelo governo brasileiro – e, em especial, aquele estabelecendo que linhas aéreas designadas de outro Estado parte poderiam trazer ao território e manter empregados não nacionais no desempenho de funções de direção, comerciais, técnicas e operacionais nos serviços de transporte aéreo. Nesse ponto, destacou o risco de uma *estrangeirização ou argentinização* da aviação brasileira, com o desaparecimento de nossa frota de bandeira, citando como exemplo a operação entre LAN e TAM.

Indagada pela representante do SNA acerca do papel da CLAC e de como se dava o processo decisório, a Presidente esclareceu que as questões técnicas, normalmente, eram decididas nos fóruns CLAC e OACI pelos representantes dos Estados. Quanto aos accordos internacionais, a ANAC os assinava previamente e, em seguida, seguiam os mesmos para o Ministério das Relações Exteriores, para a Presidência da República e, por fim, para o Senado, com vistas à sua ratificação, somente após o que passariam a ter validade. Assentou, ademais, tratar-se o Acordo de Fortaleza de um acordo antigo que estava sendo, então, modernizado, e que as alterações propostas – entre as quais não se previa o instituto da cabotagem – todavia não haviam sido assinadas na reunião da CLAC,

pois ainda seriam discutidas no âmbito da Diretoria da Agência. De outro giro, a Presidente consignou que, embora houvesse solicitado que o representante do SNAeroviários entrasse na citada reunião acompanhando a comitiva brasileira, não fora possível tal participação, deixando registrado, no entanto, que a presença de observadores no próximo encontro seria objeto de discussão.

A representante do SNA ressaltou ter a OIT uma orientação específica no sentido de se incorporar os trabalhadores em toda e qualquer discussão envolvendo governos em questões de fusão, parcerias e outras, razão pela qual classificou a atitude da CLAC como retrógrada. Registrou, por fim, sua indignação quanto a proposta – de seu conhecimento, apresentada pela ABAG em conjunto com empresa de táxi aéreo – no sentido da previsão da possibilidade de contratação de pilotos estrangeiros.

Tendo a Presidente do Conselho indagado se alguém mais gostaria de tecer considerações sobre o assunto, o representante do SNAeroviários, complementando sua manifestação, destacou sua preocupação quanto à possibilidade de as linhas designadas de uma parte utilizarem aeronaves arrendadas de outra empresa, com ou sem tripulação, objeto do artigo 25 do Acordo. Ao final, passou às mãos da Presidente do Conselho documento contendo a posição dos SNAeroviários quanto às matérias tratadas na reunião da CLAC.

A Presidente esclareceu ter o Brasil ressalva quanto à realização de *wet lease*, posto o CBA não permitir a utilização de tripulação estrangeira. Mencionou, contudo, o exemplo da TAM Airlines (antiga TAM Mercosur) – por vezes necessitando trocar de aeronave –, em razão do que estar-se-ia avançando no sentido da permissão de utilização de aeronave com matrícula de outros países em voos no País, de sorte que a aeronave pudesse chegar num voo TAM Airlines, a tripulação saísse, uma tripulação brasileira entrasse e a aeronave seguisse num voo brasileiro. Nesse ponto, mencionou não ver a Agência problemas em aprovar o *interchange* de aeronaves, mas não de tripulação.

A propósito desse particular, o representante da ANCAB lembrou que a OACI já autorizava a adoção desse procedimento, visto que resolução daquela Organização sobre a matéria houvera sido aprovada.

(4) Passando ao item seguinte da pauta, a palavra foi reorientada para o representante do SNAeroviários. Tratando da capacitação e reciclagem do Agente de Proteção da Aviação Civil (APAC), esse afirmou que, ao perder uma capacitação, o agente era sumariamente demitido. Sugeriu, então, fosse alterada a forma de capacitação dos APACs, de maneira que a ausência de reciclagem apenas o impossibilitasse de trabalhar momentaneamente, não ensejando sua demissão. Dada a importância da formação e da capacitação de profissionais para o setor aéreo, e entendendo que essas poderiam ser melhoradas, o representante propôs a formação de uma câmara técnica para estudar mais profundadamente a matéria.

Aludindo ao excesso de jornada de trabalho de mecânicos em companhias aéreas brasileiras, o representante defendeu fosse realizado estudo sobre o número mínimo de mecânicos por aeronave. Afirmou faltar mão-de-obra da espécie em todas as principais companhias aéreas brasileiras, e, mais uma vez destacando a relevância da capacitação desses profissionais, elogiou a iniciativa da ANAC de concessão de bolsas de estudos. Indagado pela Presidente, o representante do SNAeroviários

manifestou interesse na constituição de câmara técnica para também discutir a questão, ao que foi informado acerca da necessidade de ser formalizada a solicitação respectiva.

Com a palavra, o representante da Infraero manifestou interesse relativamente à capacitação dos operadores aeroportuários. Deixou registrada, em seguida, sua preocupação com o subaproveitamento da infraestrutura aeroportuária existente.

(2) Reportando-se ao tema objeto do item 2 da pauta, o representante do SINEAA reforçou o que fora dito anteriormente, no sentido da relevância em se discutir o tema da formação dos profissionais do setor, e apoiou a iniciativa de constituição da câmara técnica.

Em reforço, o representante do CCCA observou que, em 2000, quando da fundação do Instituto do Ar pelo Brig. Mauro Gandra, tentara-se formar diversos profissionais para a aviação civil, mas apenas para o curso de formação de piloto houvera demanda. Assentou que tal formação deveria ser conduzida pela Agência e pelo Ministério da Educação, reafirmando que as universidades detinham condições de oferecer todos os cursos necessários. Sustentando que ser piloto não deveria ser pré-requisito para alguém se formar em ciências aeronáuticas, sugeriu que a ANAC dialogasse com o MEC no intuito de propor novos cursos que atendessem às necessidades do mercado. Externou, quanto a esse particular, sua preocupação relativamente ao aspecto da elitização da formação de profissionais do setor, posto que, hodiernamente, apenas universidades privadas encontravam-se voltadas para a aviação civil, quando muitos interessados não dispunham de condições de arcar com o valor de um curso superior.

Com a palavra, o representante do SINA afirmou que os tópicos tratados constituíam problemas de expansão do mercado brasileiro. Asseverou que, não dada uma resposta rápida e eficaz à questão da formação de mão-de-obra, criaria-se um ponto de estrangulamento no desenvolvimento da aviação brasileira. Manifestou, por fim, sua aprovação quanto à proposta de criação da câmara técnica acerca da matéria.

Passada a palavra ao representante do SNEA, esse consignou estar o sindicato realizando levantamento das necessidades de recursos humanos junto a cada associado. Além disso, registrou a manutenção de contato com os serviços sociais autônomos e as universidades com vistas à instituição de cursos para seus representados. Por fim, referindo-se a menção anterior à operação entre LAN e TAM, manifestou-se no sentido de não haver que se falar em desnacionalização.

Novamente com a palavra, o representante do SNAeroviários destacou, relativamente à regulamentação profissional da categoria, a importância de se exigir do trabalhador formação adequada em qualquer área ou função em que ele fosse operar. Nessa linha, deu relevo à proposta do desenvolvimento de cursos desde o nível técnico até o universitário. Ressaltando o interesse do Sindicato em participar do processo, fez alusão ao fato de o mesmo possuir uma escola em Belo Horizonte e pretender tê-las em todas as regiões do país. Endossando ser de todo oportuno que a ANAC fiscalizasse as escolas, com vistas a garantir uma formação de qualidade, finalizou dizendo que o Sindicato, no momento, estava buscando parceria com o CENIPA e a Infraero com vistas à formação nas áreas de segurança de voo e de segurança aeroportuária.

O representante da ABETAR, por sua vez, após afirmar serem as questões da qualificação dos profissionais e da infraestrutura aeroportuária os dois grandes entraves a limitar a operação das empresas de transporte aéreo, manifestou interesse em participar da câmara técnica proposta.

Criticou o fato de as contribuições incidentes sobre a folha de pagamento das empresas do setor e destinadas ao Fundo Aeronáutico não reverterem para o setor e seus trabalhadores, ao contrário do que ocorria com a indústria, com o comércio e com os transportes. Afirmando que a entidade vinha lutando no sentido de que esses recursos fossem destinados à Confederação Nacional do Transporte.

A seguir, a Presidente afirmou que a ANAC estava estudando a possibilidade de trazer a JAA (Joint Aviation Authorities) para ministrar cursos no Brasil em parceria com a Agência. O representante do CCCA manifestou sua surpresa com a iniciativa, dado disporem as universidades brasileiras de condições de formar mão-de-obra especializada, ao que a Presidente argumentou que a escola européia seria apenas uma a realizar tais cursos, sem prejuízo de se contar com o concurso das brasileiras.

Com a palavra, o representante da ABAG enfatizou sua preocupação com a questão da formação de profissionais para o setor. Chamou a atenção para o fato de que a Força Aérea fora uma escola que formara desde o preparador do avião até o piloto, lamentando que, em razão da diminuição de seu efetivo e do corte de verbas a que houvera sido submetida, não mais pudera ela continuar desenvolvendo a atividade.

O representante do SINEAA ponderou que, embora toda contribuição fosse bem-vinda, o Brasil possuía escolas técnicas, universidades e a *expertise* da Aeronáutica para oferecer os cursos necessários. Observou que as próprias empresas aéreas, por vezes, proviam essa capacitação. Apoiou a proposta da criação da câmara técnica e a manifestação do representante do CCCA no sentido de fazer-se necessário o diálogo com o MEC.

(5) Passando ao item seguinte da pauta, consistente na apresentação dos relatórios conclusivos dos trabalhos elaborados pela Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária, a Presidente do Conselho estipulou o prazo de 15 minutos para a apresentação do relatório de cada um dos três comitês formados, sugerindo que as propostas respectivas fossem objeto de votação, para sua legitimação perante a Diretoria da Agência.

Com a palavra, o representante do SINEAA, na qualidade de Relator da Câmara Técnica, aludiu à sua divisão em comitês, aduzindo que, nos casos das Resoluções nºs 113 e 116, foram esses subdivididos em subcomitês. Realçando a importância de tal instrumento institucional – que deveria igualmente ser utilizado em outras discussões –, elogiou a contribuição dada pela Agência, inclusive por meio da participação de dois de seus Diretores.

Dando início às apresentações, o representante da ABETAR – Entidade à qual atribuída a incumbência de coordenar os trabalhos da Câmara – convidou o Brigadeiro Allemander, Coordenador do Comitê Técnico Temporário encarregado de propor alterações na Resolução nº 115/2009, para fazer a primeira apresentação.

O Brigadeiro iniciou sua exposição afirmando tratar-se a Resolução nº 115 da regulamentação dos Serviços de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio em Aeródromos Civis (SESCINC). Segundo o relatório – com extensa fundamentação, e que passa a fazer parte integrante desta Ata –, os critérios regulatórios previstos no normativo vinham gerando dificuldades no desenvolvimento das atividades de transporte aéreo no País e no atendimento a seus usuários, mormente nos aeroportos situados em cidades de pequeno e médio portes e especialmente na Amazônia Legal. Após o desenvolvimento do tema, e fazendo menção à existência de proposta de modificação do

texto sob análise, concluiu ressaltando estar essa centrada: 1) na extensão, até 31 de dezembro de 2014, do prazo previsto no art. 2º da norma, de sorte a se dispor de tempo hábil para a mobilização dos governos estaduais no sentido da absorção dos encargos decorrentes da implantação, operação e manutenção dos mencionados serviços, ou seja, de sorte a viabilizar a interação dos governadores junto às respectivas assembléias legislativas para a obtenção de verbas adicionais necessárias ao aparelhamento dos aeroportos; e 2) na revogação do art. 3º do mesmo normativo, em razão dos problemas de prazo relacionados com a fabricação, montagem, entrega e testes prévios à entrada em serviço dos equipamentos dos SESCINC.

Facultada a palavra ao representante do SINEAA, esse enfatizou a necessidade de que a ANAC regulamentasse o credenciamento, a certificação dos agentes que promovem a formação e a reciclagem dos bombeiros de aeródromos. Segundo o conselheiro, a DIRENG (Diretoria de Engenharia da Aeronáutica/COMGAP/COMAER) vinha se revelando refratária à realização do trabalho de reciclagem, em contraponto às orientações transmitidas pela ANAC, de que o Órgão prestaria o referido serviço.

O representante da ABAG solicitou a palavra para aludir à existência de várias localidades situadas no interior do País em que sequer existente serviço contraincêndio urbano – Corpo de Bombeiros – nas quais o avião constituía-se no único modal de transporte, como meio de corroborar a importância de adoção das propostas resultantes do trabalho realizado pelo Comitê que analisou a Resolução nº 115.

Tendo a Presidente passado a palavra ao representante da ANCAB, esse argumentou que a proposição do Conselho Consultivo no sentido do abrandamento das exigências relacionadas ao SESCINC respaldaria e emprestaria legitimidade à ação da ANAC na improvável eventualidade – conforme realçado no Relatório – de acidente aeronáutico.

Em seguida, o representante da INFRAERO comentou que a Empresa vinha recebendo inúmeros pedidos de governos para doação de carros de bombeiro, e que a estatal vinha realizando licitações junto às poucas empresas – três – voltadas para o treinamento de operadores de equipamentos contraincêndio. Salientou que a DIRENG, de fato, vinha operacionalizando o serviço unicamente nos aeroportos de São José dos Campos, Guarulhos e Campo de Marte. Por fim, manifestou-se solidário com as dificuldades decorrentes do prazo estabelecido pela ANAC, declarando-se favorável à ampliação do prazo concedido e propugnando por uma reanálise da ANAC quanto à conveniência de se manter as exigências junto aos aeroportos de menor porte.

Com a palavra, o representante do SINA demonstrou-se surpreso e impressionado com os elevados custos para a viabilização de um único serviço (o contraincêndio): cerca de 40% (quarenta por cento) das tarifas aeroportuárias. Defendeu o igual engajamento dos municípios na viabilização do serviço e, diante dos custos altíssimos relacionados à operação dos aeroportos, aventou a hipótese da ocorrência de uma grande perda como consequência à eventual privatização da INFRAERO, administradora da maior parcela dos aeroportos brasileiros.

A Presidente colocou, então, a proposta em votação, para encaminhamento ulterior à apreciação da Diretoria da Agência. Com 19 votos a favor e nenhum contra – observada a abstenção da Presidente –, a proposta restou aprovada. Após ter solicitado fosse incluído na proposta quadro

comparativo com as normas da Resolução e as alterações propostas, a Presidente encerrou as discussões relativas ao assunto atinente à Resolução nº 115.

Passou-se, então, à exposição relacionada com a Resolução nº 116, de 2009 (relatório parte integrante desta Ata). Com a palavra, o Sr. Rogério Benevides, Relator do Comitê encarregado de analisar a matéria, após cumprimentar os presentes, realçou que, diferentemente do Comitê cujo Relator acabara de fazer sua exposição, houvera viés fortemente político na condução dos trabalhos, em razão de a matéria regular incontáveis interesses – todos distintos – dos diversos segmentos abrangidos pela norma, de sorte que a abordagem do trabalho, então, houvera se pautado nos aspectos doutrinários mais relevantes pinçados da Resolução.

O primeiro desses aspectos, segundo o Relator, dizia respeito à retirada do papel homologador ou certificador da ANAC relativamente às *ESATAS*. Nos termos da Resolução nº 116, as *ESATAS* – que trabalham com *security* – seriam credenciadas pelo gestor do aeroporto em que prestadoras de serviço, o que, em alguns aspectos, iria de encontro com o estabelecido no PNAVSEC a respeito da obrigatoriedade de empresas de *security* terem algum credenciamento e treinamento. Asseverou, que ANAC deveria, sim, ter a autoridade de certificar tais empresas, o que foi consenso entre todos que participaram do Comitê encarregado da análise da Resolução. Aludindo ao quantitativo bastante expressivo de funcionários dessas empresas – alcançando a casa de vários milhares no caso de algumas com três ou quatro anos de mercado –, reforçou, entre outras propostas, a necessidade de a ANAC restabelecer uma estrutura formal para a certificação e fiscalização de tais empresas, vedar aos funcionários de uma o exercício concomitante em outra empresa da espécie, bem como de não se permitir a subcontratação de serviços de uma congênere por outra.

Em amparo à proposta apresentada, o Relator mencionou as diversas autoridades, no âmbito internacional, responsáveis pelo credenciamento das *ESATAS*, entre as quais – dependendo do aeroporto – a FAA, o TSA e o Departamento de Agricultura, nos EUA; algumas autoridades de aviação civil, na América Latina; e, na União Européia, a autoridade de aviação civil e a autoridade aeroportuária (essa última figura inexistente no Brasil). Em seguida, apresentou dados da IATA, segundo os quais o prejuízo material provocado por serviços não padronizados de *handling* chegava à casa dos quatro bilhões de dólares por ano, e fez menção à existência de proposta, em discussão na OACI, visando a criação de um processo de certificação mundial voltado para aspectos como consistência financeira, qualificação, manualização de procedimentos – lado ar e lado terra –, prevenção de acidentes, *security* e controle de qualidade.

Finalizando, o Relator sintetizou em basicamente duas as propostas do Comitê: 1 - que o texto da Resolução expressasse que a ANAC deveria autorizar quem quer estivesse prestando serviços auxiliares: o próprio operador do aeródromo, o operador da aeronave, sociedade empresária ou empresa de carga; 2 - que a responsabilidade decorrente da prestação dos serviços auxiliares fosse atribuída não às empresas tomadoras dos serviços, mas aos prestadores dos mesmos, dado o porte financeiro e a estrutura operacional ostentada pelos últimos.

A Presidente do Conselho facultou a palavra ao representante da ABETAR, que enfatizou o consenso do grupo de trabalho no sentido de que a ANAC não deveria nem poderia abrir mão da função de autorizador ou certificador da prestação do serviço auxiliar, reputando inadequada sua transferência às empresas privadas.

Com a palavra, o representante do SNAeroviários fez referência a reportagem em que o Presidente Lula, aludindo ao setor aéreo, mencionava as necessidades de “inovação, concorrência e controle” para realçar ali não haver espaço para amadorismo, improvisação ou “gambiarras empresariais” e recomendar um maior cuidado por parte das empresas aéreas na contratação das *ESATAS*, terminando por registrar a satisfação do Sindicato com a propositura do Comitê, a qual apoiava com louvor.

Ainda sobre o assunto referente à Resolução nº 116: a) o representante da INFRAERO corroborou as palavras do representante do SNAeroviários, parabenizando o Comitê pelo estudo apresentado e registrando o baixo nível de execução e de compromisso das *ESATAS* para com a aviação civil; b) o representante do CCCA igualmente parabenizou o Comitê e registrou ocorrência exemplificando prejuízo que a falta de preparo e responsabilidade por parte de *ESATAS* ocasionava às empresas aéreas; c) o representante do SINEAA ressaltou o caráter bastante participativo dos comitês e indagou sobre com quem ficaria a responsabilidade pelas *ESATAS*.

Nesse ponto, a Presidente do Conselho esclareceu que a Resolução não houvera procurado acabar com a certificação, mas apenas passar ao gestor aeroportuário tal prerrogativa, por estar ele vivenciando com mais proximidade o dia-a-dia do trabalho de tais empresas. A ANAC estabeleceria critérios a serem observados para tal certificação e, mediante fiscalização, aferiria o cumprimento de tais balizamentos, punindo o gestor que porventura descumprisse as normas estabelecidas. O representante do SINEAA enfatizou seu posicionamento contrário ao defendido pela ANAC.

O representante do SNAeroviários, manifestando-se no sentido de que dever-se-ia ser rigoroso no cadastramento das *ESATAS* – muitas despreparadas para executar os serviços que se dispõem a prestar –, ressaltou sua posição contrária não à terceirização propriamente dita, mas, sim, à precarização por meio dessa, propugnando pelo estabelecimento de um patamar mínimo de certificação.

Facultada a palavra ao representante da INFRAERO, esse ressaltou que, não mais existindo a certificação das *ESATAS*, passou-se a não mais dispor de parâmetros para fiscalizar tais empresas, em razão do que sem sentido a atribuição de tal incumbência ao administrador aeroportuário.

Finalizando a discussão em torno do assunto, o Relator do Comitê, aludindo à busca pelo aprimoramento dos processos e reafirmando a necessidade da regulação da habilitação e da operação das *ESATAS* – papel que se esperava da Agência –, enfatizou a necessidade de sua padronização em todas as localidades do País.

Colocada a proposta de alteração da Resolução nº 116 contida no relatório do Comitê em votação por parte dos demais Conselheiros, logrou ela aprovação, por unanimidade (18 votantes no momento da votação).

(7) Iniciada a apresentação relativa ao item seguinte da pauta – proposta de alteração da Resolução ANAC nº 113/2009 –, o representante da ABAG, na qualidade de Relator do Comitê constituído para o mister, iniciou a leitura do relatório – da mesma forma parte integrante desta Ata – fazendo alusão à prorrogação, por um ano (até setembro/2011), do prazo para adaptação dos contratos de concessão de áreas aeroportuárias, em atenção a requerimento do setor dirigido à Agência.

Prosseguindo, criticou o aspecto de a norma em questão não considerar as desigualdades existentes entre aeroportos – fazendo pressupor terem todos a mesma infraestrutura –, entendendo ser

necessária uma categorização desses, como já existente para outras finalidades. Da mesma forma, destacou, entre outras, as necessidades de se recuperar a definição de áreas operacionais essenciais, áreas operacionais acessórias e áreas comerciais, de se proceder à revisão da lista de atividades e subatividades presentes nos principais aeroportos, bem como do urgente instituto – para tanto ouvindo-se a comunidade aeronáutica – de modelagem específica para precificação das áreas.

Referindo-se à existência de proposta de texto substitutivo para o mencionado normativo, mas reconhecendo, por outro lado, a permanência de discordâncias quanto ao teor respectivo – indicativa da viabilidade de melhoria no documento a ser oferecido –, apresentou o Relator do Comitê propositura no sentido de que a contribuição fosse recebida como produto da Fase 1 dos trabalhos, sugerindo, a partir de então, o imediato início da Fase 2, ainda contando com o concurso dos técnicos da Agência.

Na qualidade de Coordenador da Câmara de Infraestrutura Aeroportuária, o representante da ABETAR, então, solicitou prazo adicional de, pelo menos, trinta dias para a apresentação das sugestões definitivas do Comitê.

De posse da palavra, o representante do SNAeroviários manifestou a intenção de seu Sindicato integrar os trabalhos. Dizendo haver muito espaço para participação, citou o caso dos trabalhadores que, embora não sendo clientes, tinham que arcar com o alto custo de estacionamento de veículos nos aeroportos, aspecto sobre o qual afirmou pretender fazer sugestões por escrito.

O representante do SINEAA, comentando a manifestação anterior, disse que as discussões haviam sido bastante democráticas e que, por ocasião da criação da Câmara, não houvera manifestação de interesse por parte de sindicato dos trabalhadores. Afirmou, porém, estar a Câmara está inteiramente aberta a essa participação.

(8) A Presidente do Conselho concluiu que, não havendo proposta efetiva relativamente à Resolução nº 113, não seria o caso de se proceder a qualquer votação. Passando à discussão a respeito da melhor data para a próxima reunião, ficou essa agendada para o dia 24 de fevereiro de 2011, nos mesmos local e hora.

Agradecendo a participação dos presentes, a Presidente encerrou a sessão às doze horas e cinquenta minutos.

Ata lavrada pela Secretária-Executiva do Conselho Consultivo, Lígia Maria Rocha e Benevides.

Anexo: Relatório da Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária, contendo Notas Técnicas referentes aos trabalhos dos três Comitês Técnicos constituídos.