

ATA DA REUNIÃO Nº 20 DO CONSELHO CONSULTIVO

DATA: 16 de janeiro de 2013

HORÁRIO: 10h

LOCAL: Plenário da Agência, localizado no 7º andar do Edifício-Sede, em Brasília (DF)

PARTICIPANTES

- Pela Agência Nacional de Aviação Civil:
 - Marcelo Pacheco dos Guaranys – Diretor-Presidente e Presidente do Conselho Consultivo
 - Cláudio Passos Simão – Diretor
 - Ricardo Sérgio Maia Bezerra – Diretor
 - Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino – Diretor
 - Vitor Mateus Silva Ramos – Secretário-Executivo Substituto do Conselho Consultivo
- Representando o segmento das empresas de serviços de transporte aéreo:
 - Eduardo Sanovicz
 - Norberto Maria Jochmann
 - Fernando Alberto dos Santos
- Representando o segmento dos usuários de serviços aéreos:
 - Dadino de Oliveira Filho
 - Antônio Cláudio Magnavita Castro
 - Miguel Fernandes da Silva
- Representando o segmento dos exploradores de serviços de infraestrutura aeroportuária:
 - Pedro Gilson Azambuja
 - João Márcio Jordão
- Representando o segmento da aviação geral, aeroclubes e aerodesporto:
 - Ricardo Nogueira da Silva
 - Humberto Gimenes Branco
- Representando o segmento da indústria aeronáutica e manutenção aeronáutica:
 - Renato Rafael
- Representando o segmento dos trabalhadores do setor:
 - Selma Balbino
- Representando o segmento das empresas prestadoras de serviços auxiliares:
 - Ricardo Luiz Martins Scalise

- Representando o Comando da Aeronáutica:
Ten. Cel. Av. Raul de Souza

PAUTA

- (1) **ANAC** - Esclarecimentos sobre a Operação Porto Seguro
- (2) **ANAC** - Posse do novo conselheiro representante do segmento das empresas de serviços de transporte aéreo
- (3) **ANAC** - Conclusão de assuntos tratados na reunião anterior
- (4) **ANAC** - Esclarecimentos sobre o Programa de Investimento em Aeroportos do Governo Federal
- (5) **ANAC** - Revisão do Regimento Interno do Conselho Consultivo: informes do Grupo de Trabalho
- (6) **Câmara Técnica sobre Formação de Mão de Obra para o Setor Aéreo** - Apresentação de relatório dos trabalhos desenvolvidos
- (7) **Câmara Técnica do Aerodesporto** - Apresentação de relatório dos trabalhos desenvolvidos
- (8) **Câmara Técnica sobre Regulamentação da Aviação Geral** - Apresentação de relatório dos trabalhos desenvolvidos
- (9) **Elones Ribeiro** - Propostas e considerações sobre os RBACs 61 e 141
- (10) **Cláudio Magnavita** - Terminais aeroportuários brasileiros: qualidade dos serviços prestados aos passageiros e tarifas praticadas
- (11) **Fernando Alberto dos Santos** - Apresentação sobre a importância do setor de táxi aéreo no Brasil
- (12) Assuntos gerais
- (13) **ANAC** - Encerramento

(1) A reunião teve início às dez horas e trinta minutos com o Presidente saudando os presentes e apresentando, na sequência, esclarecimentos sobre os motivos que resultaram no adiamento da reunião do Conselho previamente agendada para ocorrer em 28 de novembro. Explicou o Presidente que a deflagração da Operação Porto Seguro da Polícia Federal, por demandar posicionamentos e respostas a vários segmentos da sociedade, inverteu completamente a agenda dos trabalhos da Diretoria naquele momento, que passou a dedicar-se a auxiliar o trabalho de investigação desenvolvido por vários órgãos da União e a prestar, incontinenti, esclarecimentos à sociedade. De acordo com o Presidente, os fatos apurados até o presente momento indicam que o envolvimento do Diretor Rubens Carlos Vieira no suposto esquema é pessoal e não envolvem a instituição. Informou que foram abertas sindicâncias investigativas internas na ANAC, Advocacia Geral da União - AGU, Controladoria Geral da União - CGU, Secretaria de Controle Interno da Secretaria-Geral da Presidência da República - Ciset, além de processo administrativo disciplinar na Secretaria de Aviação Civil - SAC. Adicionalmente, a Agência adotou ações no sentido de blindar sua imagem institucional, apresentando esclarecimentos

aos congressistas e a outros atores sociais. O Presidente alertou que este não é o momento para se fazer pré-julgamentos e que devemos aguardar a conclusão de todos os inquéritos em andamento. Por fim, o Presidente informou que o Diretor Rubens Carlos Vieira permanecerá afastado preventivamente até o final do processo administrativo disciplinar em curso na SAC e ressaltou o compromisso da Agência com a transparência do processo investigativo e com a divulgação à sociedade da apuração dos fatos e das decisões tomadas. Além disso, ressaltou que o fluxo dos trabalhos internos não foi afetado e que todos os processos que estavam conclusos ao seu gabinete para relatoria foram ou redirecionados ao Gabinete do Diretor-Presidente ou redistribuídos a outros Diretores. Em seguida, o Presidente abriu a palavra para manifestação dos conselheiros e respondeu a indagações por eles formuladas. De posse da palavra, o conselheiro Cláudio Magnavita apresentou ao colegiado proposta de aprovação de moção de apoio à ANAC argumentando que isso seria uma forma de se demonstrar apoio ao trabalho institucional da Agência, além de expressar confiança na condução dos trabalhos pelos demais membros da Diretoria e pelo corpo funcional, num momento considerado delicado da história da Agência. Submetida à votação, a proposta foi aprovada por unanimidade.

(2) Dando sequência aos trabalhos, o Presidente anunciou aos presentes o nome de Eduardo Sanovicz como novo conselheiro designado para representar o segmento das empresas de serviços de transporte aéreo. Após apresentar sucinto relato das razões que resultaram na substituição do representante anterior desse segmento no Conselho Consultivo, Sr. José Márcio Monsão Mollo, o Presidente cedeu a palavra ao novo conselheiro. Em seu pronunciamento, Eduardo Sanovicz destacou que a criação da ABEAR e a reestruturação da representação do setor seguem um modelo já adotado em outras atividades econômicas e que a partir de agora o SNEA ater-se-á às suas atribuições originais, que são a representação sindical e gestão do contencioso jurídico, enquanto que a ABEAR se incumbirá de temas comuns ao interesse das empresas aéreas, como melhoria das condições de competitividade, formação e qualificação de pessoal e sustentabilidade, entre outros. O conselheiro Cláudio Magnavita saudou a chegada do novo integrante do Conselho e registrou a importância e qualidade do trabalho realizado por seu antecessor, o ex-conselheiro José Marcio Mollo.

(3) Avançando para o terceiro item da pauta, o Presidente percorreu os temas oriundos da reunião anterior em que o posicionamento da Agência não fora firmado conclusivamente e, consoante manifestação das áreas técnicas esclareceu os seguintes tópicos:

Instituição de fundo garantidor – Em atendimento à proposta formulada pelo conselheiro Antônio Monteiro de Azevedo, sobre a criação de um fundo garantidor com vistas a ressarcir passageiros e agências de turismo que intermedeiam a venda de bilhetes e cujos serviços não são prestados pelas companhias aéreas, o Presidente informou que o assunto está sendo estudado pela Superintendência de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado - SRE, à luz das discussões realizadas no

âmbito da CLAC/ICAO e de consultas formuladas à FENSEG. Todavia, a SRE informa que até o presente momento não foi alcançada fórmula que permita a implantação do fundo sem onerar os passageiros ou acarretar distorções ao sistema. Os estudos prosseguirão e os resultados serão apresentados oportunamente.

Elaboração de anuário estatístico do setor de táxi aéreo – A respeito do pedido apresentado pelos conselheiros Fernando Alberto dos Santos e Graziella Baggio para que a Agência voltasse a elaborar o anuário estatístico contendo os dados do setor de táxi aéreo, o Presidente esclareceu que a SRE encontra-se, neste instante, desprovida de estrutura material e de recursos humanos para a realização de mais esta tarefa. No entanto, o órgão avaliará adequadamente a possibilidade de elaboração do anuário e, se for considerado oportuno, sua confecção se dará em médio prazo, uma vez que a implantação da coleta e estruturação dos dados demandará relativo tempo, entre outras razões, por envolver várias áreas da Agência.

Chamadas audiovisuais durante a decolagem em voos da TAM – Em resposta ao alerta enunciado pelo conselheiro Cláudio Magnavita sobre a inadequabilidade, em termos de segurança, dos anúncios veiculados nos voos da TAM em momentos próximos à decolagem e que poderiam desviar a atenção do passageiro das recomendações de segurança apresentadas instantes antes, a Superintendência de Segurança Operacional - SSO informou não haver restrição normativa para o procedimento e que limitações a essa prática em regulamentos internacionais são desconhecidas. Informou também que o entretenimento em forma de vídeo não é o único responsável por eventual desatenção do passageiro em momentos críticos do voo, exemplificando que a leitura de jornais e revistas, músicas, jogos e conversas teriam igual efeito dispersivo. Por fim, a SSO sugere que evidências ou estudos mais precisos sejam apresentados de forma a justificar eventual revisão da regulamentação existente.

Estrutura societária da ABSA – O conselheiro Cláudio Magnavita denunciou na última reunião que a empresa ABSA teria origem estrangeira, uma vez que a própria companhia teria reconhecido publicamente ser uma subsidiária da chilena LAN, o que contrariaria dispositivo do CBA que estabelece limite para participação acionária de capital estrangeiro em companhias aéreas. A SRE apresentou a estrutura societária da companhia e, de acordo com o quadro acionário atualizado em 23/07/12, a participação do capital estrangeiro na empresa está dentro dos limites estabelecidos na Lei.

Venda de água a bordo – O Conselheiro Dadino de Oliveira apresentou nota fiscal de água adquirida a bordo de voo da empresa Webjet e tornou a criticar essa prática por parte das empresas aéreas. O Presidente esclareceu que a venda de água foi cessada desde que a GOL assumiu definitivamente a operação do serviço de bordo da companhia Webjet, fato inclusive noticiado na imprensa, e que não há informações de que outras companhias vendam o produto.

Aberta a palavra para comentários dos presentes sobre os assuntos pendentes, a conselheira Selma Balbino endossou a importância da elaboração do anuário estatístico do setor de táxi aéreo; o conselheiro Humberto Branco, aludindo ao grande número de acidentes ocorridos na aviação geral em

2012, e considerando que o setor de táxi aéreo é um dos integrantes desse segmento, recomendou fosse levantado, dentro das estatísticas propostas, o volume de horas voadas por aeronaves TPX e TPP para melhor compreensão da relação entre acidentes e horas de voo; o conselheiro Ricardo Nogueira concordou com a importância das estatísticas para o setor e apontou algumas dificuldades enfrentadas pela ABAG na elaboração de seu anuário, pois, segundo ele, parte da movimentação da aviação geral não é controlada e por esta razão, muitos dados, por não serem coletados, são inferidos ou obtidos mediante amostragem. Citou, em complemento, que a Infraero e CGNA, por possuírem grande base de dados sobre a movimentação de aeronaves podem contribuir com a coleta desses dados e encerrou informando que o anuário da ABAG deste ano, além de contemplar os dados econômicos do setor, enfocará outros dados importantes como número de trabalhadores, localização das empresas e tributos recolhidos. O Diretor Carlos Eduardo Pellegrino, a respeito das manifestações dos conselheiros, informou que a aviação geral, por ser caracteristicamente não comercial tem, naturalmente, tratamento separado da aviação regular, uma vez que essa última transporta volume maior de passageiros e carga e apresenta maior risco à segurança. Reforçou que o Sistema Eletrônico de Registro de Voo, recentemente implantado para a aviação regular, permite a coleta eletrônica de dados e o posterior controle e tratamento de todas as operações realizadas por cada aeronave. A próxima etapa da implantação do Sistema será expandi-lo ao setor de táxi aéreo que, por sua organização, está mais apto a se enquadrar nas novas regras. As demais aeronaves da aviação geral serão enquadradas em seguida. Adicionalmente, o Diretor mencionou que o cruzamento de dados oriundos de outros sistemas, como o BIMTRA, do DECEA, permitirá maior conhecimento das operações não controladas, como é o caso da aviação geral. Relativamente aos acidentes, o Diretor informou que a aviação regular não teve nenhum acidente em 2012, e que o índice geral está entre os melhores do mundo. Já na aviação geral, uma das frentes de fiscalização consiste na checagem dos certificados de habilitação, de saúde e de aeronavegabilidade. Considerando-se que a frota total aumenta a cada ano e que os números absolutos de acidentes com fatalidade e perda total não têm crescido, deduz-se que o índice de acidentes na aviação geral está em queda. Finalizou ressaltando a importância que as associações têm na conscientização dos pilotos para a operação segura das aeronaves. Sobre o tópico relacionado ao índice de acidentes na aviação regular, o conselheiro Eduardo Sanovicz condenou a publicação, por parte de consultoria alemã, de ranking indicando as empresas de transporte aéreo mais inseguras, onde constam duas empresas brasileiras. Afirmou que este tipo de levantamento carece de critérios técnicos e é baseado em pesquisas sem tratamento crítico. Na mesma linha, o conselheiro Cláudio Magnavita concordou com a falta de credibilidade da publicação alemã e informou já ter tratado do assunto anteriormente, quando da veiculação da primeira edição do ranking. Solicitou que a ANAC, por meio de sua Assessoria de Imprensa, a fim de elucidar eventuais polêmicas causadas pela propagação indiscriminada do assunto na mídia e visando evitar um possível amedrontamento dos usuários, emitisse nota contendo posição da Agência e refutando a qualidade dos dados divulgados, já que

existem outros dados mostrando que a aviação nacional está entre as mais seguras do mundo. O Diretor Cláudio Passos, em rápido aparte, salientou que a Agência está finalizando uma série de documentos, a serem colocados brevemente em audiência pública, com o objetivo de aprimorar e aumentar a eficiência da ação fiscalizatória e cujo resultado esperado é a diminuição da intenção de desobediência às regras, comportamento repetidamente manifestado por alguns pilotos. O Presidente, retomando a questão do anuário estatístico, pontuou que o fato desses relatórios não serem elaborados não significa dizer que a Agência não possua conhecimentos do setor. Significa, segundo ele, que a Agência escolheu priorizar a utilização dos limitados recursos de que dispõe para elaboração de atividades e execução de serviços mais urgentes e imediatos. Expôs que, independentemente da falta de recursos humanos, não obstante solicitação já efetuada ao MPOG para aumento do quadro, a Agência tem revisto sua estrutura interna visando dar mais eficiência aos processos em curso, citando, a título de exemplo, a criação da Gerência-Geral de Ação Fiscal, para intensificar as ações fiscalizatórias e da Gerência de Concessões de Infraestrutura Aeroportuária, que visa apoiar a análise das novas concessões e acompanhar as já efetuadas.

(4) Prosseguindo para o item seguinte da pauta, o Presidente apresentou aos conselheiros detalhes do Programa de Investimento em Aeroportos do Governo Federal, que objetiva melhorar a qualidade dos serviços e da infraestrutura aeroportuária para os usuários, ampliar a oferta de transporte aéreo à população brasileira e reconstruir a rede de aviação regional. Esclareceu que, embora se trate de uma política do Governo Federal, considera importante trazer esse assunto para a mesa do Conselho, haja vista a repercussão que terá em toda a comunidade de aviação civil. No que diz respeito à melhoria da infraestrutura dos aeroportos o Presidente destacou, entre as medidas anunciadas, a concessão, ainda neste ano, dos aeroportos de Galeão (RJ) e Confins (MG), com exigências mais rigorosas para formação de consórcios, e a criação da Infraero Serviços, empresa voltada a prestar diversos tipos de serviços técnicos especializados para viabilizar o funcionamento de aeroportos regionais, tais como treinamento de pessoal e a própria operação do terminal. Reforçou que um dos objetivos do Programa é a ampliação da aviação regional no país, com incremento de investimentos, subsídios para rotas deficitárias e parcerias com Estados e Municípios para a administração dos terminais. Tais ações objetivam garantir o desenvolvimento de pólos regionais, o fortalecimento dos centros de turismo e a integração do território nacional, com garantia de acesso às comunidades da Amazônia Legal. Citou que parte dos incentivos será concedida por meio de isenção da cobrança de tarifas nos aeroportos que movimentam menos de um milhão de passageiros por ano. Outra parte virá por meio de subsídio às companhias aéreas regionais, que poderão ter até 50% dos assentos ofertados remunerados, limitado ao máximo de 60 lugares. Estas tarifas serão reembolsadas ao operador pelo Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC. No caso das parcerias com estados e municípios, o Presidente esclareceu que caberá à União o investimento e a manutenção da infraestrutura aeroportuária local sendo a gestão repassada por meio de concessão administrativa, após convênio com os entes federados. O Presidente salientou

que os aeroportos destinados a receber voos da aviação geral receberão outros incentivos, além dos investimentos. Citou a título de exemplo, o Decreto que regulamenta a autorização para exploração comercial de aeroportos privados voltados exclusivamente à aviação geral. Nesse caso, a execução da obra e a administração ficarão por conta e risco do empreendedor. Por fim, o Presidente lembrou que a Agência terá papel relevante no aprimoramento regulatório, revisando os atuais e regulamentando os novos mecanismos de distribuição de *slots* nos aeroportos, que deverão, segundo ele, ser pautados por critérios de eficiência. Este tema consta da política do Governo para o setor e será ainda objeto de audiência pública. A diretriz expressada pelo Governo é de se renovar periodicamente a concessão dos *slots* utilizando-se de critérios como regularidade, pontualidade e participação nas redes nacional e regional de aviação. Finalizada a exposição o Presidente abriu a palavra para comentários. O primeiro inscrito foi o conselheiro Eduardo Sanovicz que entre outras considerações, manifestou sua preocupação com a forma como serão concedidos, e eventualmente retirados, os subsídios. Além disso, expressou sua crítica à forma como poderá ser regulamentada a concessão dos *slots*, afirmando que a interferência governamental e a descontinuidade das regras de negócios trazem insegurança aos operadores do setor. Em seguida, a conselheira Selma Balbino aprovou a criação da Infraero Serviços que, segundo ela, deverá trazer mais profissionalismo à gestão de pequenos aeroportos. No que diz respeito às parcerias com governos estaduais e municipais, considerou preocupante o grande número de agentes públicos locais sem o devido conhecimento da aviação que estão à frente dos negócios aeroportuários. Finalizou pedindo que as isenções e subsídios sejam reavaliados periodicamente de forma a evitar abusos e aproveitamentos oportunistas de eventuais beneficiados e que os *slots* sejam distribuídos mais igualmente entre as empresas operadoras. O próximo inscrito, o conselheiro Pedro Azambuja externou sua avaliação de que, embora não estejam claros alguns pontos do Programa, como o uso do FNAC para subvenção e as novas regras para distribuição de *slots*, o pacote de medidas anunciado é, de uma forma geral, positivo. Lembrou que as audiências públicas previstas para ocorrer em breve serão importantes para dirimir pontos duvidosos e concordou com a conselheira Selma Balbino sobre a pouca formação dos administradores de aeroportos municipais e estaduais, sugerindo que o instrumento da concessão pode ser uma boa alternativa para esses casos. Encerrou pontuando seu entendimento de que o Programa não pode deixar de contemplar a formação e qualificação de pessoal, vital para toda a aviação. O conselheiro Ricardo Nogueira pediu esclarecimentos sobre o significado da terminologia “tráfego residual” empregada pela SAC ao referir-se ao movimento da aviação geral e ao anúncio de que este não deverá interferir no tráfego da aviação regular. Segundo o conselheiro, há informações de que, durante a realização dos grandes eventos, apenas 10% do volume de tráfego aéreo seria destinado à aviação geral, ainda assim limitado ao transporte de passageiros VIPs relacionados a esses eventos. Na mesma linha, o conselheiro Humberto Branco criticou a visão segregada que algumas autoridades têm da aviação geral, afirmando que esta não se destina apenas a fins privados ou lazer, como se ouve dizer, mas para a consecução de negócios

para os quais muitas vezes a aviação é imprescindível e para a integração de áreas nem sempre adequadamente atendidas por outros meios de transporte. Ressaltou que muitos dos aeródromos contemplados no programa de apoio à aviação regional só existem graças à aviação geral, e que esta também é importante para o êxito dos grandes eventos. Em resposta a todas as intervenções dos conselheiros, o Presidente esclareceu que o documento apresentado não foi elaborado pela ANAC e sim pelo Governo Federal e que as imprecisões terminológicas do texto resultam da não utilização de linguagem técnica, já que o documento é dirigido ao público em geral. Complementou dizendo que, não obstante os esforços da ANAC para o esclarecimento de alguns pontos, a produção do documento contou com a colaboração de várias áreas do Governo e não apenas de especialistas em aviação. Ressaltou que a Agência não dispõe de todos os detalhes do Programa e que as audiências públicas são o instrumento adequado tanto para obtenção de informações como para proposição de sugestões. No que diz respeito à distribuição dos *slots*, o Presidente afirmou que a regra atual não favorece a concorrência e, por esta razão, o aprimoramento da regra se faz necessário. Como este ponto está sendo discutido dentro do Governo, informou que é mais sensato a Agência aguardar a divulgação das diretrizes políticas para então elaborar o regulamento técnico, sempre embasado em critérios de eficiência operacional. Com relação ao termo “residual” o Presidente esclareceu que a intenção do Governo é deixar claro para a sociedade que a aviação regular não terá sua malha operacional afetada pelo incremento da aviação regional e nem pela aviação geral. Reforçou que não há segregação nem visão discriminatória dentro do Governo contra qualquer setor da aviação, e que a mensagem visa enfatizar que o apoio a um segmento não implica restrição às operações de outro.

(6) Acolhendo sugestão de inversão dos itens da pauta em razão do adiantado da hora, o Presidente antecipou o pronunciamento do relator da Câmara Técnica para Formação de Mão de Obra para o Setor Aéreo, senhor Odilon Junqueira. O expositor descreveu, em rápidas palavras, as principais contribuições trazidas à Câmara pelo Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias - SNEA, Sindicato Nacional dos Aeroviários e Sindicato Nacional dos Aeronautas, entre outros. Iniciou seu relato elogiando a decisão do Conselho de criar fórum específico para o estudo de tema tão relevante para a indústria da aviação, principalmente em tempos de crescente evolução tecnológica aplicada à aeronavegação e de aumento da necessidade de mão de obra especializada, cuja formação não se faz em curto período de tempo. O Relator fez menção ao trabalho dos especialistas da ANAC na Câmara Técnica que, compartilhando a *expertise* que detêm sobre capacitação profissional, colaboraram para o aprofundamento dos debates. Mencionou a importância de se harmonizar a grade curricular voltada à formação profissional com os parâmetros estabelecidos pelo Ministério da Educação como forma de correlacionar os treinamentos aos programas de capacitação elaborados pelo próprio Ministério. Sobre as propostas do SNEA, citou que o Sindicato defende o uso de parte da verba oriunda dos fundos do Ministério da Educação para subsidiar a formação profissional em escolas de alto nível técnico e

reconhecida capacidade, como o SENAI. Adicionalmente, a entidade recomenda que a qualificação dos funcionários se faça tanto em treinamentos voltados à utilização das novas tecnologias atualmente em uso como também em formação geral, notadamente no domínio do idioma inglês. Relativamente às propostas do Sindicato dos Aeroviários, o relator destacou a necessidade de que todas as atividades desenvolvidas por esses trabalhadores tenham uma descrição mínima da capacitação, e conseqüentemente, da formação necessária. Explicou que, uma vez que estes parâmetros sejam padronizados, o trabalhador poderá aproveitar adequadamente seu conhecimento e experiência adquiridos em outras empresas ou aeroportos que vier a trabalhar. Já com relação às propostas do Sindicato dos Aeronautas o ponto fundamental apresentado foi que, devido aos altos custos envolvidos, a formação deveria se dar em escolas públicas, como as ligadas ao Sistema S, e escolas técnicas. Outro ponto relatado é a necessidade de se oferecer programas de pesquisa e aprimoramento aos profissionais do segmento que desejam se aperfeiçoar, já que, segundo estudos, algumas habilidades desses profissionais não são adequadamente desenvolvidas. Finalizando sua exposição, o relator expôs que houve posicionamento unânime dos integrantes da Câmara Técnica quanto aos pontos apresentados e sugestões propostas para formação de mão de obra. Explicou ainda que os dados de que dispunha permitiram a elaboração de um relatório ainda parcial e que, para a próxima reunião, estaria disponível o relatório final contendo o resultado dos estudos e as sugestões a serem analisadas. Em rápido aparte, a conselheira Selma Balbino ressaltou que a falta de uma política pública permanente de qualificação somado ao rápido crescimento que o setor tem apresentado está provocando falta de mão de obra em alguns segmentos, citando como exemplo a carência de mecânicos aeronáuticos, que está estimulando a volta de trabalhadores aposentados ao mercado. O conselheiro Eduardo Sanovicz anunciou que a condução dos assuntos ligados à formação de mão de obra será, a partir de agora, transferido do SNEA para a ABEAR e que antiga Diretoria Técnica do SNEA passa a integrar a Associação com o nome de Diretoria de Segurança e Operações de Voo. Anunciou também que, em atendimento a um antigo pleito das empresas, a Associação se filiara à Confederação Nacional dos Transportes e, com isso, passará a ter acesso à estrutura do Sistema S, o que será muito positivo para o setor em se tratando de capacitação profissional. O conselheiro Renato Rafael expressou que se faz necessário a Agência revisar o modelo de qualificação dos mecânicos inspetores de aeronaves, já que o longo tempo de formação, três anos, tem acarretado desinteresse da carreira por parte desses profissionais e, conseqüentemente, contribuído para a carência dessa mão de obra. Em sua avaliação, o sistema americano é melhor porque o tempo de formação do mecânico é reduzido, o que aumenta as chances de empregabilidade. Último inscrito nessa rodada, o conselheiro Pedro Azambuja apoiou o trabalho da Câmara, reconheceu a importância desse estudo para os vários segmentos da aviação e informou que o SINEAA participará mais ativamente dos trabalhos nesta reta final. Sugeriu maior participação dos representantes dos trabalhadores aeroportuários, além de serem feitas gestões junto ao Ministério do Trabalho e Emprego - MTE para melhor categorização de

ocupações como o bombeiro de aeródromo civil, por exemplo. O Presidente, em resposta ao conselheiro Renato Rafael, recomendou que o assunto por ele abordado fosse incluído nas discussões da Câmara, momento em que as sugestões poderão ser oportunamente apresentadas.

(5) Retomando a sequencia original dos trabalhos, o Presidente convidou o servidor Sérgio Ramos Favarini, integrante da Secretaria Executiva do Conselho Consultivo e coordenador do Grupo de Trabalho criado para revisar o Regimento Interno, para apresentar aos conselheiros as propostas de alteração no documento em questão. O coordenador forneceu aos presentes cópias da minuta do novo regimento e expôs que o momento era propício para revisar as regras de funcionamento do órgão já que este se encontra em início de novo mandato, conta com novos conselheiros empossados e possui experiência de cinco anos de funcionamento do colegiado. De forma sucinta, explicou que os objetivos a serem alcançados com o novo Regimento são o de dar maior eficiência às reuniões, melhorar a comunicabilidade entre Agência e Conselho e simplificar alguns procedimentos internos. Detalhou as principais alterações, começando pelas regras de habilitação e designação de conselheiros que, por serem da alçada do Diretor-Presidente da ANAC, recomendou fossem retiradas do documento e tratadas em normativos à parte. Complementou com as mudanças incorridas nas etapas das reuniões e com a necessidade de se fundamentar previamente assuntos a serem submetidos à pauta. Concluiu citando as simplificações introduzidas para criação de câmaras técnicas. Terminada a exposição, foram esclarecidas dúvidas dos conselheiros e, após breve debate, a proposta foi colocada em votação, sendo aprovada por unanimidade. O coordenador do GT pontuou que a aprovação não implicava vigência imediata do regulamento, sendo necessário o cumprimento de mais algumas etapas, entre elas a aprovação pela Diretoria da Agência. O Presidente finalizou reforçando que não é intenção da Diretoria intervir no trabalho realizado, mas, se houver o entendimento, após a análise jurídica, de que algum ponto necessite ser alterado, esse será trazido novamente ao Conselho.

(10) Buscando ao máximo adequar a agenda de todos e atendendo à solicitação de conselheiros, nova inversão da ordem da pauta foi autorizada. O conselheiro Cláudio Magnavita antecipou seu pronunciamento e, na qualidade de representante do segmento dos usuários, trouxe ao conhecimento dos conselheiros imagens de cenas de desconforto vivenciadas recentemente por usuários e passageiros em terminais aeroportuários e em companhias aéreas. No que diz respeito aos aeroportos, denunciou a falta de estrutura do terminal do Galeão, em plena alta temporada, para atender passageiros portadores de deficiência que precisam, muitas vezes, ser carregados nos braços de colaboradores, em total desacordo com a regulamentação que trata de acessibilidade. Revelou que nesse terminal o usuário sofre vários tipos de desconfortos que vão desde o acesso ao estacionamento até às más condições dos espaços destinados a acomodar os passageiros VIPs, enquanto que no Santos Dumont o problema está no preço da diária cobrada pelo estacionamento. No entanto a reprovação do conselheiro não se

restringiu aos aeroportos cariocas, dizendo que a falta de manutenção de escadas rolantes, ar condicionado, iluminação e limpeza são problemas comuns a muitos terminais nacionais. Externou, inclusive, sua preocupação com o relaxamento dos procedimentos de segurança por parte dos novos operadores, citando o exemplo de passageiros que foram vistos fumando na pista do terminal de Brasília. Relativamente aos serviços prestados pelas companhias aéreas, queixou-se da exigüidade dos espaços entre os assentos, em muitos casos ergonomicamente inadequados, em que são disponibilizados menos de 20 centímetros de espaço para as pernas. Cobrou atuação da Agência no que diz respeito à emissão do Selo ANAC uma vez que as empresas podem dele se valer para, enganosamente, anunciar seu espaço interno. De acordo com o conselheiro, em contraposição à falta de conforto nas aeronaves está o crescente aumento dos preços das tarifas. Sobre esse tema, Cláudio Magnavita defendeu enfaticamente o estabelecimento de um teto tarifário para a tarifa Y como forma de atenuar o que chamou de abuso por parte das companhias, que chegam a vender trechos para o Nordeste por valores próximos a R\$ 5.000,00, fato esse que o conselheiro ilustrou com diversos artigos publicados na imprensa, alguns deles relacionando o aumento das tarifas aéreas à alta da inflação. O conselheiro concluiu afirmando que o fim das operações da companhia Webjet foi ruim para o passageiro porque resultou em redução da oferta de assentos, e conseqüentemente dos descontos, o que supôs ser um movimento coordenado do setor. Reclamou ainda da falta de ação por parte da ANAC para viabilizar o aumento da concorrência diminuindo, por exemplo, a concentração de *slots* e redistribuindo-os a novas empresas entrantes.

O Presidente, antes de passar a palavra aos conselheiros para comentários, ressaltou que o Conselho Consultivo, por ser um fórum composto por especialistas em aviação, só deve discutir assuntos apresentados com o devido embasamento técnico, correndo-se o risco de, em caso contrário, valorizar-se a retórica em detrimento da fundamentação. Afirmou também que será necessário introduzir mudanças na condução das reuniões, já a partir do próximo encontro, de forma a melhorar o aproveitamento do tempo e racionalizar os trabalhos, tornando-o mais objetivos. A esse respeito, defendeu que os temas ora trazidos à mesa sejam discutidos e debatidos em reuniões específicas, fora do Conselho. Passou então a palavra ao conselheiro Eduardo Sanovicz que concordou com que os temas presentemente abordados sejam discutidos de forma aprofundada, colocando-se à disposição para participar de reuniões específicas para esse fim. O conselheiro Miguel Fernandes manifestou sua concordância com o teor da apresentação feita por Cláudio Magnavita no que diz respeito à importância de reformas e do conforto em alguns terminais aeroportuários e também em relação ao alto custo das tarifas aéreas. O conselheiro Pedro Azambuja, com relação aos problemas de mobilidade aos terminais, externou sua avaliação de que os aeroportos não estão isolados e, por isso, não é possível enxergar esses problemas dissociados das necessárias obras urbanas de acesso aos terminais. O conselheiro Dadino de Oliveira também concordou com a exposição do representante dos usuários e, além de criticar a forma pela qual a Webjet foi absorvida, cobrou das empresas melhor tratamento

aos passageiros que, segundo ele, são os que pagam a conta e fazem o sistema funcionar. O Presidente, ao encerrar o assunto, encareceu aos presentes para que não sejam pautados assuntos sem a apresentação do devido resumo informativo. Tal procedimento permite que todos, além de tomar conhecimento do tema, tenham condições de se preparar para participar dos debates qualitativamente. Ponderou que, por ser quase impraticável responder a todas as colocações de súbito e sem o devido aprofundamento, evitaria fazê-lo, mas insistiu em reafirmar que as finalidades mestras do Conselho Consultivo – auxiliar na construção de políticas para o setor, entre outras – não contemplam a prática de cobrança entre setores e nem o denunciamento sem controle. Especificamente sobre o que foi apresentado, o Presidente respondeu que o estabelecimento de um teto tarifário é uma forma de controle de preços, procedimento que a legislação atual, por assegurar a liberdade tarifária, impede que a Agência faça, e que essa mesma liberdade tarifária foi a responsável pela redução média das tarifas verificada dos últimos dez anos, sendo importante relevar eventuais oscilações pontuais. Sobre a venda da Webjet, informou que esta foi realizada dentro dos limites legais, não cabendo à ANAC ação que impedisse o fato e que questões concorrenciais, por definição, são objeto de análise do CADE, cuja avaliação revelou não haver impedimentos à transação. A fim de evitar excessiva concentração do setor, o trabalho da ANAC tem visando o aperfeiçoamento da concorrência, a agilização da análise de processos que tratam da abertura de novas empresas, a redução dos prazos para autorização de novas rotas e a regulamentação dos serviços prestados pelos operadores aeroportuários. Sobre o Selo Dimensional, o Presidente convidou o conselheiro Cláudio Magnavita a participar de reunião específica para conhecer detalhes do trabalho de classificação e auditoria do selo.

(7) Na sequência dos trabalhos, o Presidente orientou a palavra ao relator da Câmara Técnica do Aerodesporto, senhor Flávio Oliva, para apresentação do relatório de atividades do grupo. O relator informou que o documento objeto da apresentação trata-se ainda de um relatório parcial e que sua intenção é de informar os presentes sobre as condições atuais das práticas aerodesportivas e das principais entidades patrocinadoras. Lembrou que o aerodesporto está englobado na aviação geral e que as restrições impostas a esse segmento afetam de alguma forma tanto as atividades desportivas como as de formação e chamou a atenção para a importância dos aeroclubes e das práticas aerodesportivas para a estrutura da aviação civil brasileira, já que são a base do setor. Mencionou que o segmento é representado por dez entidades amadoras aerodesportivas, uma de construção experimental, uma de formação aeronáutica e duas outras de aviação geral que, de alguma forma, se relacionam com o aerodesporto. A respeito da segurança das atividades, o relator lamentou a deficiência, durante a formação do aluno, do ensino de alguns valores que permitam que ele, ao se tornar profissional, tenha conduta mais responsável e segura. Em seu relatório, são citadas situações em que algumas atividades desportivas, seja por falta de regulamentação, fiscalização ou de formação adequada, têm considerável potencial de risco a outros segmentos da aviação. Em sua exposição, o

relator descreveu as características operacionais, número de praticantes, risco de acidentes, regulamentação existente e necessidade de habilitação/certificação dos equipamentos utilizados nas seguintes atividades: giroaviação, paramotor, ultraleve, asa delta, parapente, acrobacia, balonismo, paraquedismo, voo a vela, rali aéreo e aerodelismo. Ao final de sua exposição, citou que o aerodesporto é o segmento da aviação que reúne o maior número de praticantes e entidades representativas em todo território nacional e reforçou a necessidade de ações das autoridades para se reverter o atual quadro de quase abandono dos aeroclubes nacionais.

(8) Devido ao adiantado da hora, o conselheiro Humberto Branco informou que faria a apresentação sobre os trabalhos da Câmara Técnica sobre Regulamentação da Aviação Geral na próxima reunião, ocasião em que teria a oportunidade de se dirigir a um número maior de conselheiros.

(9) O Presidente informou que o Conselheiro Elones Ribeiro, por motivos de agenda, não pode comparecer à reunião e que sua apresentação sobre propostas para os RBACs 61 e 141 seria disponibilizada a todos por *e-mail* após o encontro sendo as eventuais dúvidas esclarecidas no próximo encontro.

(11) Foi então passada a palavra ao conselheiro Fernando dos Santos para expor o último item da pauta. O conselheiro explicou que a motivação para a presente explanação partiu da constatação que teve, em recente entrevista ministerial, de que muitas autoridades federais desconheciam o tamanho e a importância logística e econômica da atividade de táxi aéreo. Assim, como forma de demonstrar o valor dos serviços prestados pelo segmento que representa, decidiu elaborar esta apresentação como forma de difundir as atividades do setor e esclarecer autoridades e empresários. O conselheiro expôs então alguns números do táxi aéreo, acompanhados de explicações sobre a importância da atividade para alguns setores econômicos nacionais e da agilidade oferecida pelo modal para acesso a pontos remotos do território nacional, desprovidos de transporte regular de passageiros. Informou que a aviação executiva e o táxi aéreo atendem a mais de três mil cidades pelo país, enquanto que a aviação regular só alcança 130 pontos. Destacou a importância da atividade para a indústria de petróleo e gás, principalmente para as operações *offshore*, demonstrada pelo rápido e intenso crescimento da frota dedicada a atender esse setor. Em decorrência disso, afirmou que já se constata falta de mão de obra especializada para operação dos equipamentos. Além do transporte de passageiro em si, o conselheiro afirmou que o setor desempenha outras atividades correlatas, como o transporte de malotes bancários, cargas e encomendas e auxilia na prestação de serviços especializados, como vistoria em áreas, transporte de equipes para combate a incêndios na região amazônica e voos de inspeção e reparo em linhas elétricas, torres, antenas e gasodutos. Ressaltou a importância dos trabalhos de ambulâncias aéreas, que são vitais para o salvamento de vidas e para o transporte de órgãos destinados a

transplantes. Ao encerrar, relacionou as prioridades buscadas pelo setor, que são a manutenção do enquadramento da atividade como prestador de serviço aéreo público; a garantia de disponibilização de número mínimo de *slots* e espaço nos pátios em aeroportos centrais; desoneração da folha de pagamento, a exemplo do que já acontece com a aviação regular; e suspensão da incidência da CIDE sobre o preço da gasolina de aviação. O conselheiro Pedro Azambuja elogiou a apresentação do colega e destacou que o SNETA está fazendo corretamente o trabalho de buscar, junto aos ministérios, o estabelecimento de políticas claras de apoio ao setor. Salientou que o crescente número de operações *offshore* faz com que essa modalidade transporte cada vez mais passageiros, comparando-se, em alguns casos, a operações de voos regulares. No entanto, a não cobrança de tarifa de embarque para as operações de táxi aéreo impossibilita que muitos pequenos aeroportos, como o de Macaé, por exemplo, deixem de ser deficitários, o que não aconteceria caso a medida fosse implementada. O conselheiro suplente Luiz Miyada, a título de esclarecimento sobre as licitações de hangares e outras áreas aeroportuárias realizadas pela Infraero registrou que essa prática, contumazmente criticada por trazer insegurança jurídica à continuidade dos negócios, nada mais é do que o cumprimento de dispositivos legais, não tendo a entidade poderes para atuar de outra forma. O Diretor Cláudio Passos afirmou que muitas das questões expostas pelo conselheiro Fernando Alberto dos Santos já são objeto de estudo das áreas técnicas da Agência, citando como exemplo a questão tarifária. Disse também que, embora o objetivo da apresentação fosse cientificar os presentes sobre o alcance e importância do setor de táxi aéreo, a ANAC iria mantê-lo informado sobre as ações tomadas relacionadas aos temas apresentados.

(12) Iniciando os assuntos gerais, o conselheiro Cláudio Magnavita, em decorrência da necessidade de maior aprofundamento do debate dos assuntos por ele trazidos à reunião e ainda como forma de mitigar potenciais polêmicas entre conselheiros devido aos diferentes pontos de vista externados durante sua apresentação, propôs a criação de câmara técnica para estudar e debater mais detalhadamente os problemas vivenciados pelos usuários e apresentar propostas cuja implementação deverá ser analisada pela Agência. Após submetida ao plenário, a proposta foi aprovada pelos presentes. Concordaram com a criação da mencionada câmara técnica os conselheiros Pedro Azambuja, Dadino Oliveira e Humberto Branco, sendo que a Secretaria Executiva do Conselho se incumbiu de consultar formalmente todos os demais conselheiros sobre eventual interesse em integrar o grupo. O Diretor Passos complementou que é necessária a apresentação pelo proponente de um termo referenciado para que os trabalhos da câmara técnica transcorram eficientemente. O conselheiro Humberto Branco consignou que o termo “usuário” é muito amplo e merece ser mais bem definido, já que todos os segmentos, em alguma medida, são usuários de serviços fornecidos por outros segmentos. O Diretor Cláudio Passos propôs então que o escopo seja o usuário do transporte aéreo. O conselheiro Pedro Azambuja, elogiando a disposição da Diretoria de permanecer ao longo de todo o dia conduzindo o encontro, cobrou dos demais conselheiros que se programem antecipadamente de forma

a evitar o esvaziamento da reunião em seu final, valorizando assim seu atual formato, resultado de pleito dos próprios conselheiros.

(13) Finalizando o encontro, o Presidente sugeriu que a próxima reunião ocorresse em Brasília, no dia três de abril, no horário habitual, conforme comunicado formal a ser oportunamente expedido a todos os Conselheiros.

Agradecendo a participação dos presentes, o Presidente encerrou a reunião às dezoito horas e trinta minutos.

Ata lavrada pelo Secretário-Executivo Substituto do Conselho Consultivo, Vitor Mateus Silva Ramos.