



A B E T A R

**Associação Brasileira de Empresas
de Transporte Aéreo Regional**



SEMINÁRIO

Transporte Aéreo Regional e Logística Integrada ao Turismo

APOIO:



**Ministério
do Turismo**





**Porto Alegre/RS
21 de agosto de 2008**

**Apresentação:
Dep. Marco Maia
PT/RS**

Comissão Parlamentar de Inquérito
para investigar as causas, conseqüências e responsáveis
pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro,
desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006,
envolvendo um Boeing 737-800, da Gol (vôo 1907), e um jato Legacy,
da América ExcelAire, com mais de uma centena de vítimas.

ESTRUTURA DO RELATÓRIO

Seminário Transporte Aéreo Regional e Logística Integrada ao Turismo - SUL / 21 de agosto

Deputado MARCO MAIA
Relator da CPI



CPI - CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO

CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

OBJETIVO:

- INVESTIGAR AS CAUSAS, AS CONSEQÜÊNCIAS E OS RESPONSÁVEIS PELA CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO BRASILEIRO, DESENCADEADA APÓS O ACIDENTE AÉREO OCORRIDO NO DIA 29 DE SETEMBRO DE 2006, ENVOLVENDO UM BOING 737-800 DA GOL E UM JATO LEGACY DA AMÉRICA EXCELAIRE COM 154 VÍTIMAS.

COMPOSIÇÃO:

- 24 MEMBROS TITULARES / 24 SUPLENTEs
- PRESIDENTE: DEP. MARCELO CASTRO (PMDB)
- 1º VICE-PRESIDENTE: DEP. EDUARDO CUNHA (PMDB)
- 2º VICE-PRESIDENTE: DEP. SOLANGE AMARAL (DEM)
- 3º VICE-PRESIDENTE: DEP. NELSON MEURER (PP)
- RELATOR: DEP. MARCO MAIA (PT)

CRONOGRAMA:

- INSTALAÇÃO: 03 DE MAIO DE 2007
- ENCERRAMENTO: 14 DE SETEMBRO DE 2007



CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ROTEIRO DE TRABALHO:

- ETAPA 1: O ACIDENTE ENTRE AS AERONAVES DA GOL E DA EXCELAIRE
- ETAPA 2: O ACIDENTE COM O AIRBUS A320, PREFIXO MBK, DA TAM, VÔO JJ3054
- ETAPA 3: O SISTEMA DE CONTROLE DO TRÁFEGO AÉREO BRASILEIRO
- ETAPA 4: A INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA
- ETAPA 5: MARCO REGULATÓRIO
- ETAPA 6: CONCLUSÕES GERAIS
- ETAPA 7: RECOMENDAÇÕES E SUGESTÕES

BALANÇO DOS TRABALHOS:

- | | |
|----------------------------------|-------|
| • REUNIÕES REALIZADAS | = 57 |
| • REQUERIMENTOS RECEBIDOS | = 407 |
| • REQUERIMENTOS APRECIADOS | = 294 |
| • DEPOIMENTOS REALIZADOS | = 69 |
| • DILIGÊNCIAS REALIZADAS | = 07 |
| • DOCUMENTOS RECEBIDOS | = 96 |
| • SUGESTÕES RECEBIDAS / INTERNET | = 23 |

CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

De 03 de maio, data da instalação da Comissão, a 03 de outubro de 2007, dia em que o Relatório Final foi aprovado, foram **150 dias de trabalho**, **64 encontros** (entre reuniões, audiências públicas e um seminário, incluindo aqui os trabalhos de uma Subcomissão Especial criada para propor uma Lei Geral da Aviação Civil), **69 depoimentos**, sete diligências e o recebimento de documentos que alcançam um volume de cerca de **120 mil páginas**. Resultando em um relatório com **714 páginas**.

CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ESTRUTURA DO RELATÓRIO FINAL:

- APRESENTAÇÃO
- PARTE I - O Acidente Aéreo entre as Aeronaves da Gol e da ExcelAire
- PARTE II - O Acidente Aéreo com o Airbus A320, prefixo MBK, da TAM, voo JJ3054
- PARTE III - O Sistema de Tráfego Aéreo Brasileiro
- PARTE IV - Infra-Estrutura Aeroportuária
- PARTE V - Marco Regulatório
- PARTE VI - Conclusões Gerais
- PARTE VII – Recomendações e Sugestões

CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

AS DIRETRIZES POLÍTICAS QUE CONDUZIRAM OS TRABALHOS:

- 1 – **RECUPERAR A CREDIBILIDADE DA CPI**, ENQUANTO FERRAMENTA LEGISLATIVA QUE APRESENTE RESULTADOS EFETIVOS PARA A SOCIEDADE, OU SEJA, QUE NÃO SE TORNE PALCO DE MERAS DISPUTAS POLÍTICAS ENTRE GOVERNO E OPOSIÇÃO, DESVIANDO O FOCO DA ANÁLISE DO PROBLEMA CENTRAL: O PRESENTE E O FUTURO DO SETOR AÉREO BRASILEIRO.
- 2 – **PRODUÇÃO DE RELATÓRIO COM SUGESTÕES E SOLUÇÕES EXEQÜÍVEIS E CONCRETAS** PARA CADA UMA DAS DIFERENTES CAUSAS QUE PROVOCAM A CRISE DO SETOR AÉREO, QUE TANTO **TEM PERTURBADO A ATIVIDADE ECONÔMICA BRASILEIRA E A VIDA DAS PESSOAS**.

CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ANÁLISES E CONCLUSÕES SOBRE O ACIDENTE AÉREO ENTRE AS AERONAVES DA GOL E DA EXCELAIRE:

• CAUSAS DETERMINANTES:

- FALHAS HUMANAS COM DIFERENTES GRAUS DE RESPONSABILIDADE ENTRE CONTROLADORES DE VÔO E PILOTOS NORTE-AMERICANOS QUE CONDUZIAM O LEGACY.
- DESLIGAMENTO DO *TRANSPONDER* E *TCAS* DO JATO LEGACY, INDEPENDENTE DA INTENÇÃO OU NÃO DE FAZÊ-LO.

• CAUSAS COLABORATIVAS:

- FALHAS NOS EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÃO.
- PRECÁRIO CONHECIMENTO DOS PILOTOS NORTE-AMERICANOS DA AERONAVE E DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO.



CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ANÁLISES E CONCLUSÕES SOBRE O ACIDENTE AÉREO COM O AIRBUS A320 DA TAM, VÔO JJ3054:

ATÉ O PRESENTE MOMENTO VÁRIAS HIPÓTESES FORAM LEVANTADAS:

- FALHA DO PILOTO E/OU CO-PILOTO
- FALHA DO SOFTWARE RESPONSÁVEL PELO GERENCIAMENTO DE TODO O SISTEMA DA AERONAVE
- PROBLEMAS COM A MANUTENÇÃO DO MOTOR
- A CONDIÇÃO DA PISTA DO AEROPORTO DE CONGONHAS, MOLHADA E SEM *GROOVINGS*.



CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ANÁLISES E CONCLUSÕES

SOBRE O ACIDENTE AÉREO

COM O AIRBUS A320 DA TAM, VÔO JJ3054:

AINDA QUE AS CONCLUSÕES NÃO SEJAM DEFINITIVAS PODE – SE EXTRAIR CONCLUSÕES PRELIMINARES:

MATERIALMENTE NÃO CONTRIBUÍRAM PARA O ACIDENTE COM O AIRBUS BUS A320:

- AS CONDIÇÕES DE PAVIMENTAÇÃO DA PISTA DE CONGONHAS
- O FATO DA PISTA PRINCIPAL ESTAR MOLHADA
- O REVERSOR DO MOTOR DIREITO ESTAR PINADO (INOPERANTE)



CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ANÁLISES E CONCLUSÕES

SOBRE O CONTROLE DO TRÁFEGO AÉREO BRASILEIRO:

- **VOAR NO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO É SEGURO**
 - TODO TERRITÓRIO BRASILEIRO É COBERTO POR RADAR.
 - NOVO SISTEMA DE CONTROLE POR SATÉLITE EM IMPLANTAÇÃO NO BRASIL, EUA, CANADÁ, OCEANIA, EUROPA:
“CNS-ATM” COM PREVISÃO DE INÍCIO DA OPERAÇÃO ENTRE 2012 E 2015.
- **TENSÃO ENTRE CONTROLADORES DE VÔO E COMANDO DA AERONÁUTICA;**
CAUSAS:
 - REAÇÃO À RESPONSABILIZAÇÃO PENAL DOS CONTROLADORES DE VÔO PELO ACIDENTE.
 - BAIXOS SALÁRIOS DOS CONTROLADORES DE VÔO.
 - QUEBRA DA HIERARQUIA MILITAR.

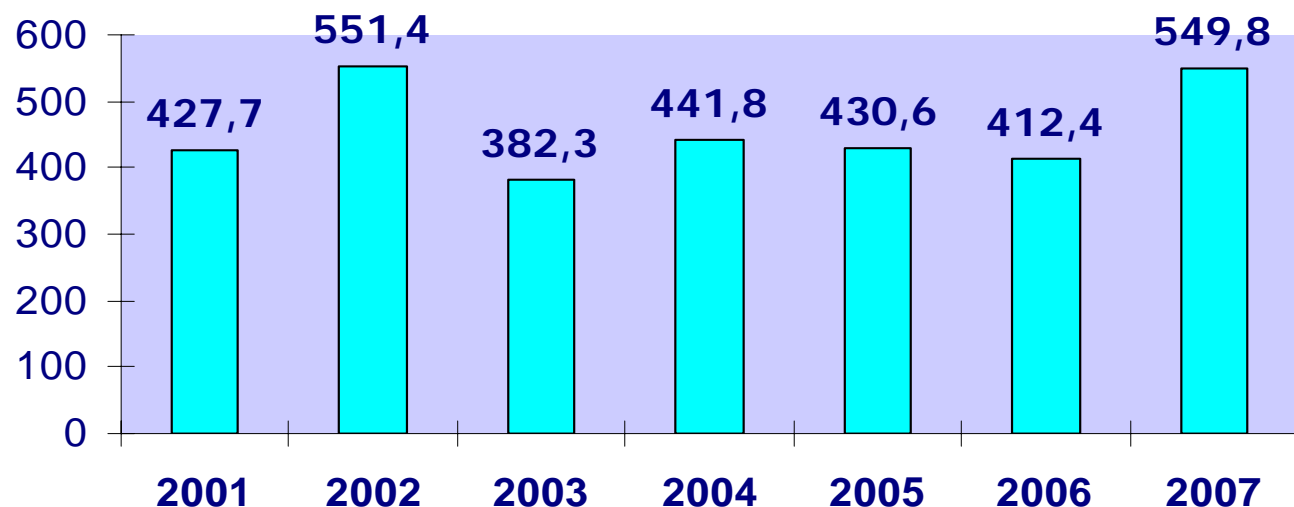


CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ANÁLISES E CONCLUSÕES

SOBRE O CONTROLE DO TRÁFEGO AÉREO BRASILEIRO:

- INVESTIMENTOS REALIZADOS NO SISTEMA DE PROTEÇÃO AO VÔO E DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AÉREO (R\$ EM MILHÕES):



- FONTE (2001-2006): SIAFI.

- FONTE (2007): PREVISÃO COMAER.

- RECURSOS PROVENIENTES DAS TARIFAS AÉREAS, REPASSADAS PELA INFRAERO PARA OS FUNDOS AERONÁUTICO E AEROVIÁRIO, E DO TESOURO NACIONAL.



DEP. FED. MARCO MAIA - PT/RS

CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ANÁLISES E CONCLUSÕES

SOBRE O CONTROLE DO TRÁFEGO AÉREO BRASILEIRO:

• PRINCIPAIS NECESSIDADES E DEFICIÊNCIAS:

- INVESTIMENTOS PERMANENTES EM MODERNIZAÇÃO TECNOLÓGICA:
 - > AJUSTES EM EQUIPAMENTOS E SISTEMAS EM OPERAÇÃO;
 - > AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE AUXÍLIO AO CONTROLE DE PROBLEMAS CLIMÁTICOS.
- AMPLIAR FONTES E VOLUMES DE RECURSOS E REVER POLÍTICA DE CONTINGENCIAMENTOS (DESDE 2000).
- VALORIZAÇÃO DA PROFISSÃO DO CONTROLADOR DE VÔO: A QUESTÃO DA “DESMILITARIZAÇÃO”.
- BAIXO EFETIVO DE CONTROLADORES DE VÔO: NECESSIDADE DE FORMAÇÃO DE CERCA DE 600 NOVOS CVs.
- PRECÁRIA FORMAÇÃO DOS CVs NA LÍNGUA INGLESA.

CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ANÁLISES E CONCLUSÕES SOBRE A INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA (GESTÃO INFRAERO):

- **AEROPORTOS:**

- TOTAL	=	68
- INTERNACIONAIS	=	34
- SUPERAVITÁRIOS	=	30

- **MOVIMENTO DOS 4 MAIORES AEROPORTOS = 51,6% DO TRÁFEGO:**

> 1º CONGONHAS	=	18%
> 2º GUARULHOS	=	15,4%
> 3º BRASÍLIA	=	9,5%
> 4º GALEÃO	=	8,7%

- **80 ESTAÇÕES DE NAVEGAÇÃO AÉREA**

CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

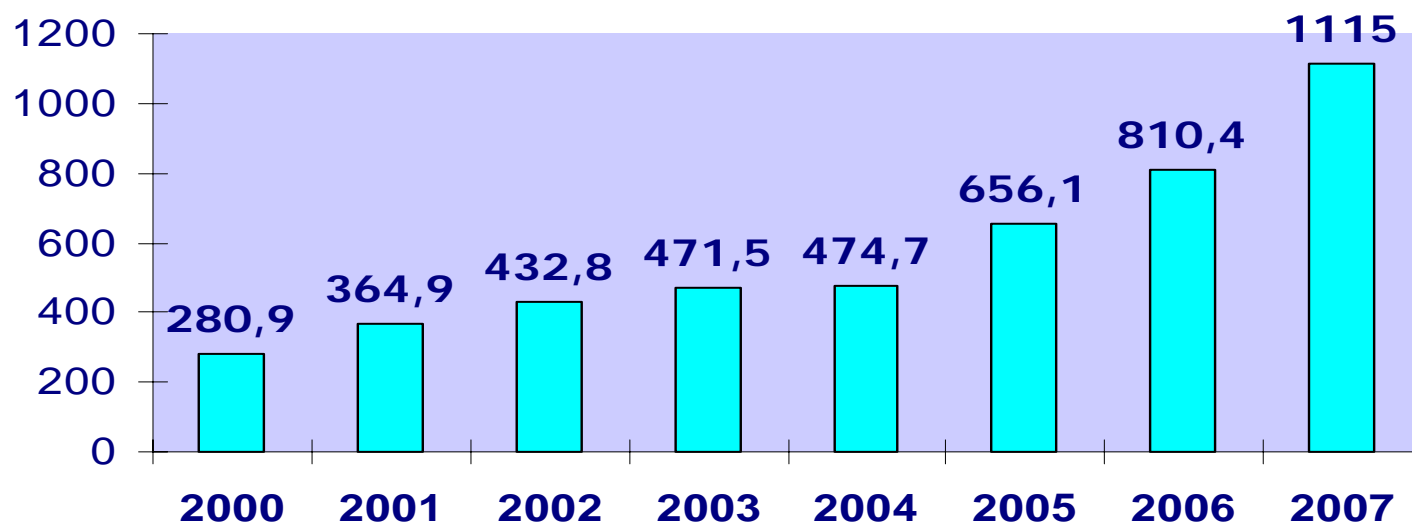
ANÁLISES E CONCLUSÕES SOBRE A INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA (GESTÃO INFRAERO):

- **MOVIMENTO HISTÓRICO (2001 A 2006 / FONTE: ANAC):**
 - PASSAGEIROS = **↑ 38,3%** (= 86,5% DA CAPAC.)
 - AERONAVES = **11,6% ↓**
 - CARGA = **↑ 18,7%** (= 80,0 % DA CAPAC.)
- **ESTIMATIVAS DE MOVIMENTO DE PASSAGEIROS 2007 (FONTE: ANAC):**
 - LINHAS DOMÉSTICAS = **↑ 17,47%**
 - LINHAS INTERNACIONAIS = **↑ 0,16%**
- **CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA (FONTE: INFRAERO):**
 - ATUAL = **118,0 MILHÕES** DE PASSAGEIROS/ANO
 - MOVIMENTO 2006 = **102,1 MILHÕES** DE PASSAGEIROS
 - ESTIMATIVA 2007 = **120,1 MILHÕES DE PASSAGEIROS**
 - ATÉ FINAL DE 2007 = **123,6 MILHÕES** DE PASSAGEIROS
 - A SER INSTALADA (ATÉ 2010) = **158,3 MILHÕES** DE PASSAGEIROS (PAC)

CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ANÁLISES E CONCLUSÕES SOBRE A INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA (GESTÃO INFRAERO):

- INVESTIMENTOS REALIZADOS DE 2000 A 2006 (R\$ EM MILHÕES):



- PREVISÃO 2007 (INFRAERO) = **R\$ 223,6 MILHÕES** EXECUTADO ATÉ MAIO
- PREVISÃO ATÉ 2010 (INFRAERO) = **R\$ 5,25 BILHÕES** (INCLUINDO PAC)
- OBRAS EM ANDAMENTO = **R\$ 2,14 BILHÕES** (13 AEROPORTOS)
- FONTE: INFRAERO.



CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ANÁLISES E CONCLUSÕES SOBRE A INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA (GESTÃO INFRAERO):

• SERVIÇOS NOS AEROPORTOS:

- A INFRAERO FAZ A GESTÃO DAS INFORMAÇÕES SOBRE VÔOS:
ANAC INFORMA HOTTRANS E EMPRESAS INFORMAM ALTERAÇÕES
- A SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA É REALIZADA PELA POLÍCIA FEDERAL
- OS RECURSOS PROVENIENTES DA EXPLORAÇÃO DOS ESPAÇOS
COMERCIAIS E PUBLICITÁRIOS SIGNIFICAM CERCA DE 25% DA RECEITA
TOTAL DA INFRAERO



CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ANÁLISES E CONCLUSÕES SOBRE A INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA (GESTÃO INFRAERO):

- **PRINCIPAIS NECESSIDADES E DEFICIÊNCIAS:**
 - CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA ATUAL NO LIMITE:
URGÊNCIA DE INVESTIMENTOS NA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA (BUSCAR NOVAS FONTES DE FINANCIAMENTO).
 - OBRAS AEROPORTUÁRIAS COM LONGOS PRAZOS DE REALIZAÇÃO (DESDE O PROCESSO DE LICITAÇÃO ATÉ A CONCLUSÃO, EM MÉDIA, DE 8 A 10 ANOS).
 - CONTROVÉRSIA SOBRE METODOLOGIA DE ELABORAÇÃO DE PLANILHAS DE PREÇOS PARA OBRAS ENTRE O TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO E A INFRAERO GERA APONTAMENTOS, RETENÇÃO DE RECURSOS E SUSPENSÃO DE OBRAS.

CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ANÁLISES E CONCLUSÕES SOBRE A INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA (GESTÃO INFRAERO):

• PRINCIPAIS NECESSIDADES E DEFICIÊNCIAS:

- ARTICULAÇÃO COM GOVERNOS ESTADUAIS E MUNICIPAIS PARA MELHORIA DAS CONDIÇÕES DO ENTORNO DOS AEROPORTOS (RODOVIAS DE ACESSO, TRANSPORTE PÚBLICO, ETC.).
- ATRASOS E CANCELAMENTOS DE VÔOS CAUSAM EXCESSO DE PASSAGEIROS NOS AEROPORTOS:
PLANOS DE CONTINGÊNCIA NÃO TÊM FUNCIONADO.
- FALTA DE REGULAÇÃO E DE UMA COORDENAÇÃO CENTRALIZADA NA GESTÃO DAS INFORMAÇÕES SOBRE VÔOS NOS AEROPORTOS.
- ALTA CONCENTRAÇÃO DE MOVIMENTO DE PASSAGEIROS E DE AERONAVES EM APENAS QUATRO AEROPORTOS.
- SATURAÇÃO DA CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA DE SÃO PAULO (PASSAGEIROS E CARGA).

CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ANÁLISES E CONCLUSÕES SOBRE A INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA (GESTÃO INFRAERO):

- **PRINCIPAIS NECESSIDADES E DEFICIÊNCIAS:**
 - INVESTIMENTOS NA INFRA-ESTRUTURA DO TRANSPORTE DE CARGA.
 - MELHORAR QUALIFICAÇÃO DOS FUNCIONÁRIOS RESPONSÁVEIS PELA SEGURANÇA AEROPORTUÁRIA.
 - RACIONALIZAÇÃO DAS ÁREAS DE *CHECK-IN* NOS AEROPORTOS, A FIM DE MELHORAR O ATENDIMENTO, BEM COMO DOS TERMINAIS DE CARGA E DE OFICINAS (A VASP E A TRANSBRASIL POSSUEM MUITOS ESPAÇOS)

CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ANÁLISES E CONCLUSÕES SOBRE A ORGANIZAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO DO SETOR AÉREO:

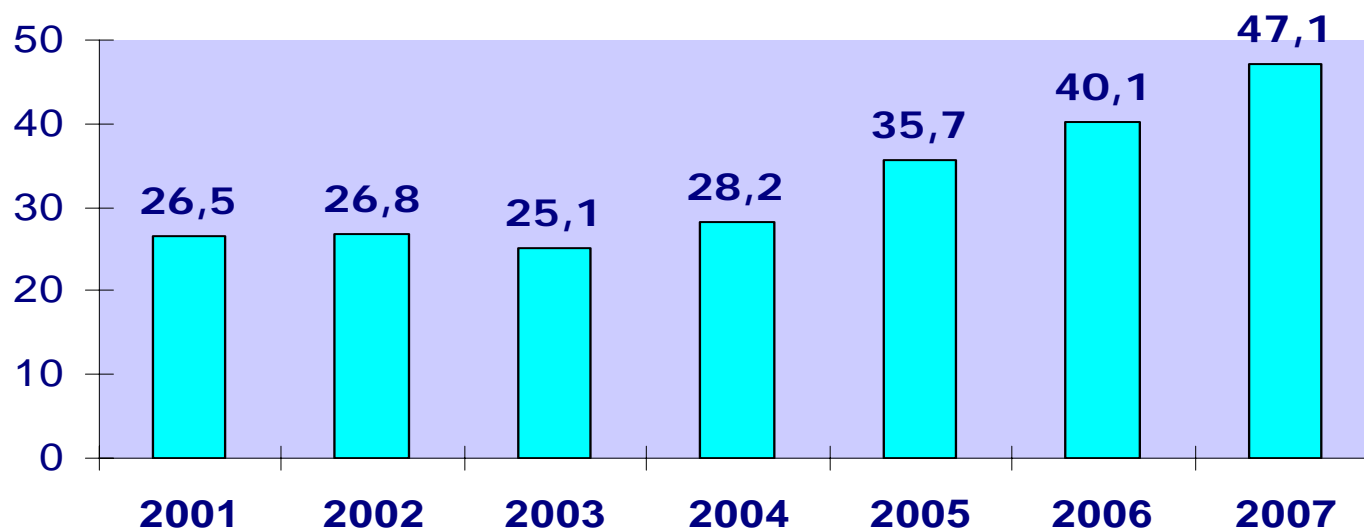
- **A ATUAL ESTRUTURA INSTITUCIONAL:**

- **LEI 7.565/1986:** SANCIONA CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA.
- **DECRETO 3.564/2000:** CRIA CONSELHO NACIONAL DE AVIAÇÃO (CONAC), QUE FORMULA A POLÍTICA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL: MINISTÉRIOS DA DEFESA, DAS RELAÇÕES EXTERIORES, DA FAZENDA, DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR, DO TURISMO, CASA CIVIL, COMANDO DA AERONÁUTICA, ANAC, INFRAERO, DECEA.
- **LEI 11.182/2005:** CRIAÇÃO DA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO (ANAC):
 - > REGULA E FISCALIZA AS ATIVIDADES DE AVIAÇÃO CIVIL E INFRA-ESTRUTURA AERONÁUTICA E AEROPORTUÁRIA;
 - > IMPLEMENTA POLÍTICAS ESTABELECIDAS PELO CONAC.

CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ANÁLISES E CONCLUSÕES SOBRE A ORGANIZAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO DO SETOR AÉREO:

- EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DOMÉSTICO (EM MILHÕES DE PAX):



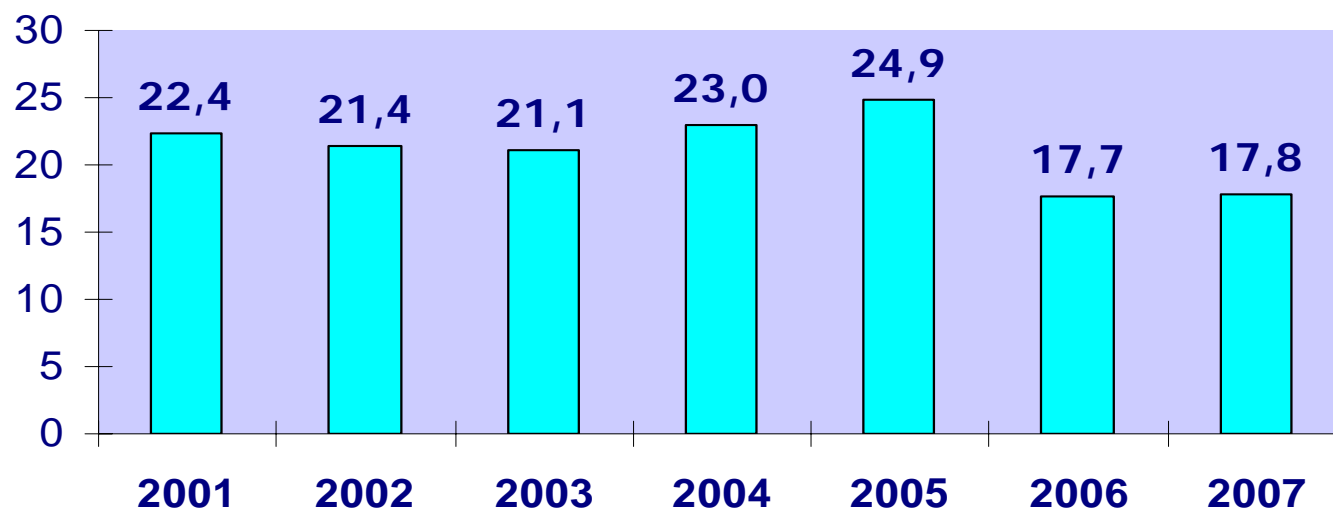
- FONTE: ANAC.

- PREVISÃO 2007 = **↑ 17,47% EM RELAÇÃO A 2006**

CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ANÁLISES E CONCLUSÕES SOBRE A ORGANIZAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO DO SETOR AÉREO:

- EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO INTERNACIONAL (EM MILHÕES DE PAX):



- FONTE: ANAC.

- PREVISÃO 2007 =  0,16% EM RELAÇÃO A 2006



DEP. FED. MARCO MAIA - PT/RS

CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ANÁLISES E CONCLUSÕES SOBRE A ORGANIZAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO DO SETOR AÉREO:

- **NÚMERO DE MUNICÍPIOS ATENDIDOS POR LINHAS REGULARES:**
 - EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL = 160
 - NÚMERO TOTAL DE MUNICÍPIOS (2007) = 5.564
- **FROTA NACIONAL DE AVIÕES (EM UNIDADES):**
 - 2001 = 350
 - 2006 = 265 ↓ 24,3% EM RELAÇÃO A 2000
 - 2009 = 284 ↑ 7,2% EM RELAÇÃO A 2006
- **INVESTIMENTOS DAS COMPANHIAS AÉREAS (2006 E 2007):**
 - R\$ 3.405.000.000,00

FONTE: SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS AEROVIÁRIAS



DEP. FED. MARCO MAIA - PT/RS

CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ANÁLISES E CONCLUSÕES SOBRE A ORGANIZAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO DO SETOR AÉREO:

• A ANAC E AS AUTORIZAÇÕES DE LINHAS AÉREAS:

- TODAS AS SOLICITAÇÕES DE VÔOS SÃO ANALISADAS E APROVADAS PELA COMISSÃO DE COORDENAÇÃO DE LINHAS AÉREAS (COMCLAR):
 - > ÓRGÃO COLEGIADO, DE CARÁTER CONSULTIVO, COM PARTICIPAÇÃO DO DECEA E INFRAERO.
 - > ANALISA QUANTITATIVA E QUALITATIVAMENTE OS LIMITES OPERACIONAIS DOS AEROPORTOS E DOS FLUXOS DE TRÁFEGO AÉREO (CONFORME ARTIGOS 48 E 49 DA LEI 11.182/2005, QUE ASSEGURAM A GARANTIA DE EXPLORAÇÃO DE QUAISQUER LINHAS AÉREAS E LIBERDADE TARIFÁRIA)
- RESOLUÇÃO Nº 2 DA ANAC:
 - > 80% DOS HORÁRIOS DE VÔOS DISPONÍVEIS PARA COMPANHIAS QUE ATUAM NO AEROPORTO;
 - > 20% PARA ENTRANTES.

CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ANÁLISES E CONCLUSÕES SOBRE A ORGANIZAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO DO SETOR AÉREO:

- **OVERBOOKING:**

- INSTRUMENTO UTILIZADO PELAS COMPANHIAS AÉREAS PARA EVITAR A PERDA DE ASSENTOS DEVIDO AO NÃO-COMPARECIMENTO DE PASSAGEIROS (*NO SHOW*):
 - > PROBLEMA: GERA SITUAÇÕES EM QUE HÁ MAIS PASSAGEIROS DO QUE ASSENTOS DISPONÍVEIS
- OS PASSAGEIROS NÃO PERDEM O DIREITO DE UTILIZAR O SERVIÇO DA EMPRESA AÉREA POR UM ANO.
- O CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA NÃO FIXA TRATAMENTO PARA O *OVERBOOKING* E O *NO SHOW* (A ÓTICA JURÍDICA REMETE PARA O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR).
- EUA E COMUNIDADE EUROPÉIA JÁ ADOTARAM REGULAMENTAÇÃO ESPECÍFICA:
 - > ANAC PREPARA REGRAMENTO.

CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ANÁLISES E CONCLUSÕES SOBRE A ORGANIZAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO DO SETOR AÉREO:

- **SITUAÇÃO E PERSPECTIVAS DO MERCADO:**
 - TENDÊNCIA DE CRESCIMENTO ACENTUADO DA DEMANDA (PREVISÃO DE 10% AO ANO, NOS PRÓXIMOS TRÊS ANOS).
 - AUMENTO DE OFERTA (CRESCIMENTO DA FROTA).
 - REDUÇÃO DOS PREÇOS DAS PASSAGENS.
 - AUMENTO DA PRODUTIVIDADE DAS EMPRESAS.
 - AVIAÇÃO REGIONAL COM SINAIS DE CRESCIMENTO.
 - MAIOR PARTICIPAÇÃO DAS COMPANHIAS BRASILEIRAS NO MERCADO INTERNACIONAL.
 - EMPRESAS COM RESULTADOS FINANCEIROS POSITIVOS (COM CAPACIDADE DE INVESTIMENTO)

CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ANÁLISES E CONCLUSÕES SOBRE A ORGANIZAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO DO SETOR AÉREO:

- **PRINCIPAIS NECESSIDADES E DEFICIÊNCIAS:**
 - DEFICIÊNCIAS NA INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA E NA CAPACIDADE DE CONTROLE DE TRÁFEGO PODEM AFETAR O CRESCIMENTO PREVISTO.
 - CONCLUIR PROCESSO DE IMPLANTAÇÃO DA ANAC.
 - MAIOR EFETIVIDADE DO CONAC.
 - REVISÃO E ATUALIZAÇÃO DOS ATOS REGULATÓRIOS.
 - AMPLIAÇÃO DOS INVESTIMENTOS NA AVIAÇÃO REGIONAL (EMPRESAS ALIMENTADORAS).
 - DEFINIÇÃO QUANTO À PARTICIPAÇÃO ESTRANGEIRA ACIONÁRIA NAS COMPANHIAS NACIONAIS (PROPOSTA DO SNEA: ATÉ 49% DE CAPITAL ESTRANGEIRO COM ADMINISTRAÇÃO DE 2/3 DE BRASILEIROS RESIDENTES).

CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

ANÁLISES E CONCLUSÕES SOBRE A ORGANIZAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO DO SETOR AÉREO:

- **PRINCIPAIS NECESSIDADES E DEFICIÊNCIAS:**
 - REGULAMENTAÇÃO DO *OVERBOOKING* E *NO SHOW*.
 - ESTIMULAR NOVOS *HUBS* (CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO DE VÔOS), E *OVERHUBS*, DESCONCENTRANDO O ALTO TRÁFEGO, HOJE, REALIZADO EM POUCOS *HUBS* O QUE GERA BAIXÍSSIMA MARGEM DE AÇÃO, EM CASO DE SURGIMENTO DE PROBLEMAS COM CONDIÇÕES CLIMÁTICAS, AVARIAS DE AERONAVES, ETC.

CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

CONCLUSÕES GERAIS – ESTRATÉGICAS:

- A CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO BRASILEIRO POSSUI DIFERENTES FATORES, TODOS INTER-RELACIONADOS:
 - OS DESAJUSTES EXIGEM DECISÕES CONTUNDENTES E IMEDIATAS A FIM DE ESTANCAR OS PREJUÍZOS ECONÔMICOS, DE IMAGEM E DE CREDIBILIDADE;
 - É NECESSÁRIA UMA REORDENAÇÃO INSTITUCIONAL RÁPIDA, A FIM DE NÃO INVIABILIZAR O CRESCIMENTO PREVISTO.
- MELHORAR A COMUNICAÇÃO E AMPLIAR A ARTICULAÇÃO INSTITUCIONAL (AJUSTAR A “MALHA INSTITUCIONAL”) ENTRE OS AGENTES ENVOLVIDOS COM O SETOR AÉREO – ANAC+INFRAERO+DECEA (ÓRGÃO CENTRALIZADOR).
- ELABORAR UM PLANO AEROVIÁRIO NACIONAL, COM PARTICIPAÇÃO DE TODOS OS ENVOLVIDOS, A FIM DE REDEFINIR O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DO SETOR.

CPI – CRISE DO SETOR DE TRÁFEGO AÉREO

CONCLUSÕES GERAIS – ESTRATÉGICAS:

- A AVIAÇÃO BRASILEIRA ESTÁ OPERANDO PRÓXIMO AO LIMITE DE SUA CAPACIDADE, TANTO EM RELAÇÃO AO CONTROLE DO TRÁFEGO AÉREO, QUANTO AO À INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA:
AS DUAS ÁREAS EXIGEM APORTES DE RECURSOS ALÉM DAQUELES PREVISTOS NO PLANEJAMENTO FINANCEIRO ATUAL DO GOVERNO (INVESTIMENTOS EM EQUIPAMENTOS, SISTEMAS, PESSOAL, OBRAS CIVIS).
- A MALHA AEROVIÁRIA BRASILEIRA ESTÁ MUITO “AMARRADA”:
É URGENTE REGULAMENTAR O PROCESSO DE CONCESSÃO DE HOTTRANS, RESPEITANDO O CONCEITO “NEGÓCIO x DEMANDA x INFRA-ESTRUTURA”.

OBRIGADO.

Deputado MARCO MAIA – Relator

dep.marcomaia@camara.gov.br



CPI - CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO