

## Infraestrutura - Transportes: Aviação Regional

O desenvolvimento da **aviação regional** representa um importante fator para diminuição das desigualdades no Brasil, visto que contribui com a inclusão econômica e social da população atendida, além de ajudar na integração de localidades remotas por meio aéreo. Em função disso, o Tribunal de Contas da União realizou um levantamento para analisar as medidas e providências adotadas pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR) quanto à formulação e à gestão das políticas públicas de fomento à aviação regional.

Um dos principais entraves da aviação regional é a dificuldade de diluir os custos entre o limitado número de passageiros, especialmente em locais com menor renda. Nesses municípios, a divisão dos gastos aumenta as despesas dos usuários do serviço, o que onera a operação regular de voos e atrapalha a mobilidade intermunicipal da população.

Em 2012, observa-se que as políticas públicas de apoio à aviação regional tiveram baixa execução orçamentário-financeira. Os seguintes fatores situam-se entre as causas: reduzida dotação inicial consignada ao Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (Profaa); baixa definição no escopo, produtos e indicadores de ações do Programa "Aviação Civil", relativas à construção, reforma e ampliação de aeródromos estaduais; limitação à movimentação e empenho ("contingenciamento"), que impediram os repasses financeiros; deficiências nos projetos submetidos; e limitada capacidade gerencial e financeira para exploração dos aeroportos regionais por parte dos entes subnacionais.

Buscando reduzir os empecilhos às políticas de desenvolvimento da aviação regional, no final de 2012, o governo federal anunciou medidas voltadas a fomentar o setor aeroviário, entre as quais se destaca o Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos (PIL – Aeroportos). Além de buscar a integração do território nacional, o programa visa a desenvolver polos regionais, fortalecer centros de turismo e garantir acesso às comunidades integrantes da Amazônia Legal, que compreende os estados do Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima, Tocantins e parte dos estados do Mato Grosso e Maranhão.

*Cuida da operação aérea de ligação de centros urbanos menores em comparação aos aeroportos maiores, servindo de rede de distribuição às grandes companhias que realizam voos de longo curso ou interligando pequenas e médias localidades.*

**Um dos principais entraves da aviação regional é a dificuldade de diluir os custos entre o limitado número de passageiros, especialmente em locais com menor renda.**

### Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos (PIL - Aeroportos)

Objetivo: reconstruir a rede de aviação regional

1ª fase

- Investimentos estimados em R\$7,3 bilhões
- Construção, reforma ou adequação de 270 aeroportos regionais

A partir do PIL – Aeroportos, os aeroportos públicos passam a ser beneficiados segundo critérios técnicos pré-definidos, buscando a integração de todo o território nacional, e não mais em função das demandas estaduais.

Ressalta-se que a intenção de construir, reformar e reaparelhar 270 aeroportos ao mesmo tempo, considerando-se que em 2012 não houve execução física do Programa "Aviação Civil", abrange ações preparatórias e executórias de expressiva complexidade.

A gestão dos projetos e investimentos do programa será feita pelo Banco do Brasil. Já a SAC/PR fará o repasse dos recursos ao Banco, além de monitorar a execução do PIL - Aeroportos.

Nesse sentido, as etapas do projeto (planejamento, contratação e avaliação de projetos, licitação das obras, acompanhamento da execução física do contrato e eventuais sanções) irão requerer especial atenção, uma vez que terão que ser monitoradas individualmente.

Apesar de estar prevista a elaboração de projetos de capacitação de gestores locais, entende-se que as limitações dos estados e municípios para dar continuidade ao modelo vão além de questões técnicas. Mas remontam à insuficiente capacidade econômico-financeira para manter em operação os aeroportos construídos.

Além do programa de investimentos na infraestrutura aeroportuária, a SAC/PR está propondo a adoção de outros dois mecanismos de incentivo para a aviação regional: a subvenção de tarifas e o subsídio de rotas. A primeira envolve o pagamento de tarifas aeroportuárias e aeronáuticas, que seriam obrigação da empresa aérea ou do passageiro, com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac), para voos em aeroportos de até um milhão de passageiros. A segunda abrange o pagamento de determinado valor por passageiro (ainda a ser definido), também com recursos do Fnac, em rotas cuja origem ou destino sejam aeroportos de baixa ou média densidade de tráfego.

Observa-se que o planejamento feito até agora, para essas duas iniciativas, trata os aeroportos de maneira uniforme, sem considerar diferenças regionais ou de renda da população. Sendo assim, cidades ou regiões com baixa ou média densidade de tráfego, mas com população de alto poder aquisitivo, receberiam o mesmo subsídio que cidades equivalentes de baixa renda. Por isso, existe o risco de que essas medidas acabem por induzir a oferta de serviços de transporte aéreo nas regiões que têm maior capacidade de pagar pelo serviço, e não naquelas mais necessitadas.

Além disso, segundo a Secretaria de Aviação Civil, o provimento de infraestrutura aeroportuária adequada teria, por si só, o poder de induzir a oferta de serviços aéreos em localidades onde as empresas aéreas percebem a existência de uma demanda reprimida, sem necessidade de subvenção de tarifas ou o subsídio de rotas. Esses mecanismos deveriam ser adotados de forma complementar e focados em localidades de menor poder aquisitivo e com maior dificuldade de acesso, nas quais há maior necessidade da população.