

AVIAÇÃO REGIONAL CONECTANDO O BRASIL



Secretaria de
Aviação Civil



AVIAÇÃO REGIONAL

CONECTANDO
O BRASIL





POR QUE INTERIORIZAR O TRANSPORTE AÉREO?

O Brasil é um país de 8 milhões de quilômetros quadrados de área. Esse imenso território demanda ser integrado por uma rede de transportes que permita o pleno desenvolvimento da economia do interior e o acesso de sua população a bens e serviços dos quais os moradores da região litorânea e das grandes capitais desfrutam.

Diferentemente de outros países de dimensões continentais, servidos por ferrovias, o Brasil tem nas rodovias seu principal modal de transporte. Com imensas distâncias a percorrer e dificuldades impostas pelo clima tropical, o transporte torna-se caro e ineficiente. Na Amazônia Legal, que ocupa 60% do território nacional, a dificuldade logística produz isolamento e pobreza.

O transporte aéreo é estratégico para conectar essas regiões. No entanto, há poucos aeroportos operando voos regulares no interior e os que existem têm infraestrutura precária, há anos sem investimentos. Além disso, estudos indicam que o preço das passagens regionais é 31% mais alto, em média, do que o dos voos entre capitais. Isso faz com que 43% da população do interior queira viajar, mas diga não poder fazê-lo devido ao custo.

Para solucionar esse gargalo ao desenvolvimento nacional e democratizar o transporte no país, o governo federal lançou o Programa de Aviação Regional. Seu objetivo é dotar o Brasil de uma rede de aeroportos regionais operando a preços competitivos, de forma a garantir que 96% da população brasileira esteja a 100 quilômetros ou menos de um aeroporto com condições de operar voos regulares.

O programa visa ampliar, reformar ou construir 270 aeroportos, bem como aumentar a capacidade dos Estados e municípios de geri-los e subsidiar as passagens e tarifas em voos regionais, de modo a aproximar seu preço do das passagens de ônibus – algo que já acontece hoje nos voos entre capitais – e permitir que cada vez mais brasileiros possam viajar.

A expansão da aviação regional é o próximo passo lógico da política nacional de aviação civil, que começou com a transferência do setor dos militares para os civis e prosseguiu com a quebra do monopólio estatal da gestão de aeroportos. Com a concessão dos grandes aeroportos à iniciativa privada, o governo não apenas permitiu a rápida recuperação e ampliação da infraestrutura aeroportuária nacional, como também criou um instrumento para financiar a aviação regional: com o recurso proveniente da outorga dos aeroportos concedidos e com parte das tarifas aeroportuárias o governo alimenta o Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac). Os recursos do fundo são usados no programa de aviação regional, que tem uma estimativa inicial de R\$ 7,3 bilhões de investimentos.

Além da necessidade de interligar populações, os aeroportos regionais têm o potencial de dinamizar de forma decisiva a economia do Brasil que mais cresce, conectando-o aos grandes centros no litoral e ao exterior.

Um segmento onde a aviação regional pode ter impacto especialmente positivo no desenvolvimento sustentável do país é o turismo. O Brasil é considerado pelo Índice de Competitividade em Viagens e Turismo do Fórum Econômico Mundial o número 1 entre 140 países avaliados no item “recursos naturais” como fator de competitividade turística. A exploração dos atrativos fora das capitais, porém, é limitada devido à falta de acesso. De acordo com o relatório de competitividade do turismo brasileiro publicado anualmente pelo Ministério do Turismo, pelo SEBRAE e pela Fundação Getúlio Vargas, o índice no quesito “acesso” das não-capitais é 53,8 (numa escala até 100), contra 74,9 das capitais.



O BRASIL QUE MAIS CRESCE...

As cidades do interior crescem mais rápido que as capitais e são hoje o principal motor da economia brasileira: 38% do consumo está fora das regiões metropolitanas, e nelas vivem seis em cada dez brasileiros de classe média. Essas famílias têm renda em torno de 20% maior do que a das famílias de classe média das capitais.

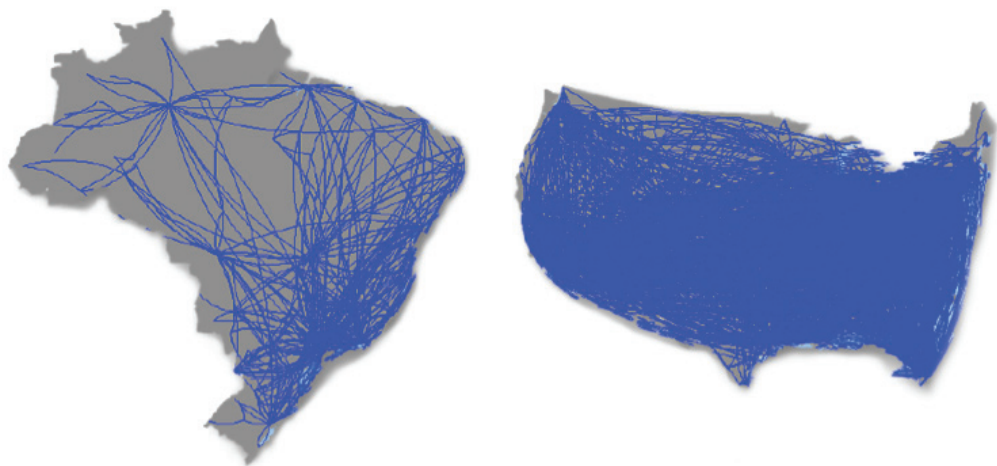
...E A AVIAÇÃO QUE MAIS CRESCERÁ

A aviação regional tem crescido mais depressa do que a média nacional, e isso deve se acentuar com o Programa: o movimento dos aeroportos regionais saltou de 5,1 milhões em 2000 para 16,5 milhões em 2013, e poderá chegar a 113 milhões de passageiros por ano em 2035.

UM CONTO DE DOIS PAÍSES

O brasileiro ainda viaja pouco de avião: nossa média é de 0,5 viagem ao ano, contra 1,7 (mais do que o triplo) nos países desenvolvidos e 2,5 (o quádruplo) nos Estados Unidos. No entanto, o país mais do que triplicou a movimentação de passageiros entre 2003 e 2013 – e a previsão é que o movimento triplique novamente em 20 anos, quando a demanda total poderá ultrapassar os 600 milhões de passageiros por ano.

Se nosso percentual total de viagens é baixo, o de viagens regionais é menor ainda. Compare-se, por exemplo, ao dos EUA, um país mais ou menos do mesmo tamanho do Brasil. Com uma população 57% maior que a brasileira, o país tem 3 vezes mais cidades servidas por voos regionais e mais de dez vezes mais aeronaves em serviço. Os mapas abaixo mostram a diferença entre a malha aérea doméstica nos dois países.



| | BRASIL | EUA |
|----------------------|-----------------|-----------------|
| População | 200 milhões | 315 milhões |
| Área | 8,5 milhões km² | 9,3 milhões km² |
| Aeronaves em Serviço | 460 | 5.190 |
| Cidades Servidas | 105 | 390 |
| Mercados Servidos | 450 | 3.000 |

UM PROGRAMA EM TRÊS DIMENSÕES

O Programa de Aviação Regional foi estruturado em três eixos principais: infraestrutura, gestão e capacitação e incentivos. Veja como cada um funciona:

INFRAESTRUTURA: UM NOVO JEITO DE FAZER OBRAS

O governo federal selecionou 270 localidades para investir nessa primeira fase do Programa de Aviação Regional. O principal foco é dotar os municípios selecionados de infraestrutura aeroportuária de boa qualidade, por meio da reforma e ampliação dos aeroportos existentes e da construção de novos aeroportos nas localidades sem aeroportos no momento.

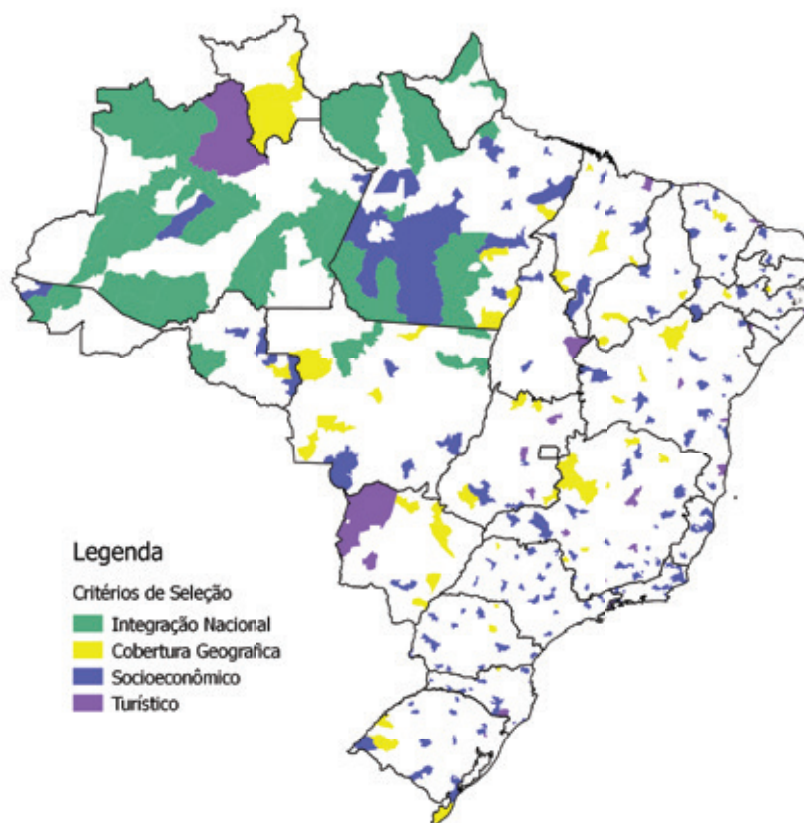
A seleção dos 270, no universo de 5.565 municípios brasileiros, começou com a definição de quatro critérios:

- **Socioeconômico** – polos de desenvolvimento regional, de acordo com o IBGE
- **Turístico** – destinos indutores do turismo, segundo o Ministério do Turismo
- **Integração nacional** – municípios com baixo ou nenhum acesso por outros modais de transporte
- **Espacial** – com o objetivo de cobrir todo o território nacional

A seleção final contou com a participação dos governos estaduais e municipais, das empresas aéreas e dos Ministérios do Planejamento Orçamento e Gestão, do Turismo, da Fazenda, da Defesa e da Casa Civil, pastas também responsáveis por políticas intersetoriais e de desenvolvimento regional.

Onde estão os aeroportos regionais

O mapa abaixo mostra os critérios de seleção dos municípios que serão beneficiados pelo programa de aviação regional



Além disso, pesquisa recente de Origem e Destino do setor aéreo, realizada em parceria com a Empresa de Planejamento e Logística, apontou que mais de 3.500 municípios já participam do transporte aéreo brasileiro como origens ou destinos reais dos passageiros que transitam pelos nossos aeroportos. Isso quer dizer que esses passageiros precisam se locomover para o aeroporto mais próximo, para então conseguir viajar. A ideia do governo é diminuir essas distâncias, e, com isso, procurar reduzir os custos das viagens domésticas e internacionais realizadas no Brasil.

O Programa de Aviação Regional inovou em alguns pontos. O primeiro foi a contratação do Banco do Brasil como parceiro para operar o programa. Todas as definições de mérito são tomadas pela Secretaria de Aviação Civil, enquanto o Banco executa as ações administrativas, como as licitações e contratações. Assim ganha-se em capilaridade, já que o Banco do Brasil está presente em vários municípios, e em gestão, pois a SAC passa a valer-se da experiência administrativa do parceiro. É uma nova maneira de realizar investimentos públicos no Brasil.

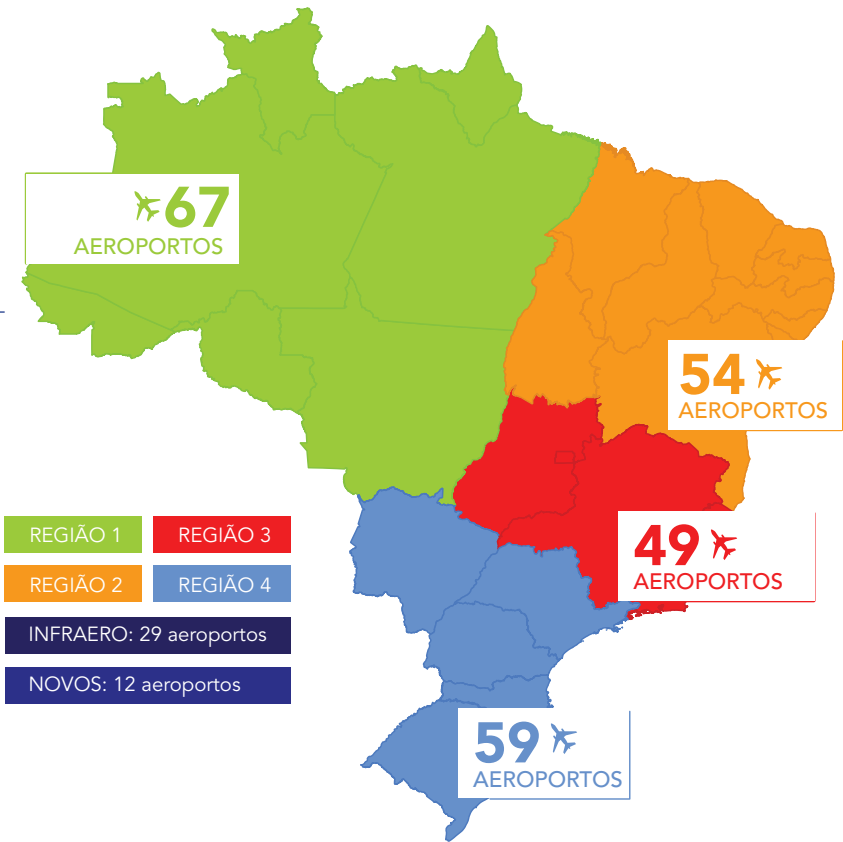
A segunda mudança foi a decisão de realizar um diagnóstico profundo em todos os aeroportos regionais antes de começar as obras. Com isso, teremos não só uma base de informações única, mas também uma qualidade muito maior nos projetos, o que acelerará o tempo das obras.

Informações como a movimentação atual, a demanda estimada para os próximos 20 anos e o crescimento da economia local foram levadas em conta. Até mesmo os cartórios de imóveis das cidades foram pesquisados, para determinar a posse dos terrenos de cada sítio e das terras em volta.

Para dar conta do tamanho do desafio e agilizar os projetos, o país foi dividido em seis lotes, de acordo com as características dos aeroportos de cada um: quatro regiões geográficas (veja mapa abaixo), aeroportos da Infraero e novos aeroportos. Cada lote foi arrematado por um consórcio de empresas diferente.

O Brasil segundo a aviação regional

Projetos foram divididos em seis lotes e quatro regiões geográficas



A partir da situação atual do aeroporto e das premissas de expansão definidas pela Secretaria, são propostos quatro cenários de investimento para cada localidade: que tamanho devem ter a pista e o pátio, quantos aviões e de que tipo podem pousar ali por dia e quais são as dimensões do terminal de passageiros e da seção contraincêndio, por exemplo.

A Secretaria então seleciona o cenário que melhor atende àquela população e solicita o aprofundamento dos estudos, que culminam na elaboração do projeto a ser licitado. Para tanto, são levados em conta o custo financeiro, social e ambiental de cada obra, a existência de aeroportos próximos e as características socioeconômicas de cada localidade – o programa foi desenhado de modo a dimensionar o investimento de acordo com a necessidade de cada localidade e em consonância com as características regionais.

Esse planejamento em etapas é fundamental para dar solidez ao projeto e evitar “surpresas” durante a construção, como embargo de obras já iniciadas por problemas de licenciamento ambiental.

A terceira inovação é a padronização e modularização das edificações dos aeroportos regionais. Foram definidos projetos padrão para os terminais de passageiros, seções contraincêndio e para as estruturas de navegação, como as torres e suas edificações de apoio. Além disso, o projeto dos terminais é modular: sua expansão é facilitada em caso de explosão de crescimento do aeroporto (veja adiante).

A quarta é a utilização da contratação integrada, dentro do Regime Diferenciado de Contratações (RDC), para a execução dos investimentos. A mesma empresa contratada desenvolverá os projetos executivos, compatibilizará com os projetos padrão de terminais de passageiros, seções contraincêndio e torres de navegação, e executará as obras. A ideia é gastar mais tempo planejando do que construindo – depois de cumpridas todas as etapas, um aeroporto regional deve levar, em média, um ano para ficar pronto.

TERMINAIS SOB MEDIDA

Uma maneira de dar escala e velocidade ao programa foi padronizar a arquitetura dos terminais de passageiros e permitir sua expansão ao longo dos anos. O Brasil inteiro terá quatro modelos de terminal, de acordo com o tamanho do aeroporto, desenvolvidos em módulos que podem ser acrescidos conforme a necessidade aumente. Veja como serão:

Modelo **M0**

TAMANHO: **682 m²**



Modelo **M1**

TAMANHO: **1.210 m²**



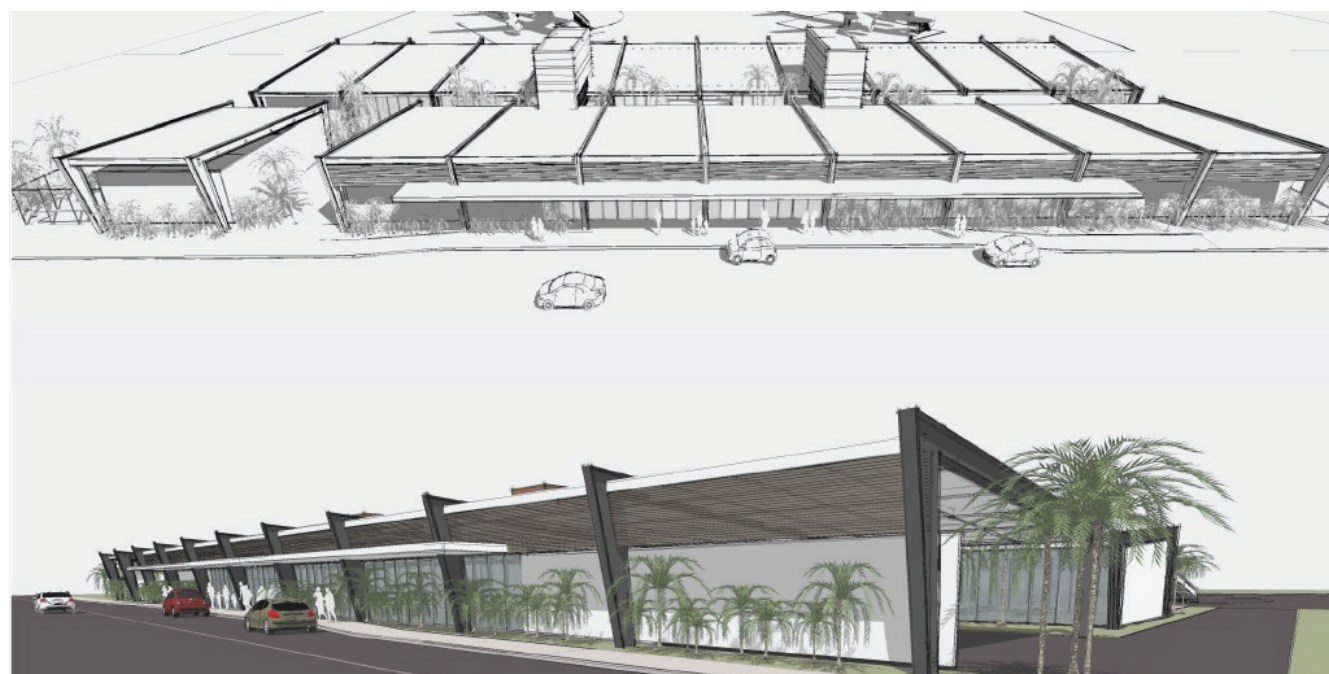
Modelo **M2**

TAMANHO: **2.160 m²**



Modelo **M3**

TAMANHO: **3.350 m²**



GESTÃO: TREINANDO PROFISSIONAIS PARA OS NOVOS AEROPORTOS

O investimento em infraestrutura é essencial, mas, para que a aviação regional decole, é preciso também que a qualidade da gestão acompanhe esse esforço: é preciso ter instituições aptas a gerir os terminais nos Estados e municípios e é preciso que essas instituições tenham pessoal capacitado.

Um dos entraves ao desenvolvimento da aviação regional no país é a capacidade técnica e financeira de alguns municípios. Devido à complexidade administrativa e ao custo da gestão aeroportuária, municípios pequenos tradicionalmente têm enfrentado dificuldades para gerir seus aeródromos.

Para garantir que os passageiros recebam o mesmo tratamento de qualidade em todas as regiões do país, o governo estabeleceu novas diretrizes para a outorga de aeroportos regionais. Estas foram detalhadas no Plano Geral de Outorgas (PGO), publicado por meio da Portaria SAC-PR nº 183, de 14 de agosto de 2014.

O PGO dá preferência a delegar aeroportos para os Estados, desde que eles demonstrem capacidade técnica e financeira compatíveis com a gestão dos aeroportos da aviação regional. Para que um município ou consórcio de municípios possa operar esses aeroportos, ele deve possuir um PIB superior a R\$ 1 bilhão.

A formação de pessoal é outra componente fundamental do programa. Por meio de convênios com a Infraero e o Comando da Aeronáutica, o programa Treinar, da Secretaria de Aviação Civil, está capacitando profissionais em três categorias principais: bombeiros de aeródromo, gestores de aeroportos regionais e gestores de serviços de prevenção, salvamento e combate a incêndio (Sescinc). Entre 2013 e 2014, o programa capacitou 734 bombeiros, 285 gestores de aeroportos e 79 gerentes de Sescinc em 170 aeroportos regionais. Também foram treinados 28 fiscais de pista e pátio e 21 gestores de manutenção aeroportuária. Das cerca de 15 categorias profissionais de aeroportos, seis já estão incluídas no projeto.

INCENTIVOS: SUBSÍDIOS PARA ROTAS REGIONAIS

O terceiro eixo do programa consiste em exercer o papel do Estado de indutor do desenvolvimento. Para isso, foram previstos estímulos e subsídios à aviação regional, de forma análoga aos praticados em países que possuem populações isoladas em longas distâncias.

O objetivo é aumentar o acesso da população brasileira ao sistema de transporte aéreo, integrar comunidades isoladas à rede nacional de aviação civil, facilitar o acesso a regiões com potencial turístico e aumentar o número de municípios, rotas e frequências operadas regularmente pelo transporte aéreo.

Serão concedidos dois subsídios. O primeiro para as tarifas aeroportuárias. A União arcará com o pagamento das tarifas aeroportuárias (embarque pouso, permanência e conexão) e aeronáuticas (de navegação aérea em rota, em área de controle de aproximação e em área de controle de aeródromo) nos aeroportos regionais, desonerando os passageiros e as empresas aéreas e reduzindo o custo da viagem.

Também será realizado o subsídio das passagens aéreas regionais, sendo elegíveis todos os voos que tenham como origem ou destino um aeroporto regional. Para fazer jus ao subsídio, um aeroporto precisa movimentar até 600 mil passageiros por ano – 800 mil se ficar na Amazônia. Metade dos assentos ocupados dos voos regionais serão subsidiados, até o limite de até 60 assentos por voo.



AEROPORTOS PARA A AMAZÔNIA

A Amazônia Legal tem 5 milhões de quilômetros quadrados, uma área equivalente a 60% do território nacional – ou à União Europeia inteira. Os 28 milhões de habitantes da região calculam as distâncias em dias de barco ou horas de voo. As estradas, quando existem, são precárias, e sua construção tem tradicionalmente deixado um rastro de devastação ambiental sem trazer o equivalente em riqueza para a região. Seu imenso potencial turístico continua inexplorado por falta de acesso.

O Programa de Aviação Regional é provavelmente o primeiro programa de logística pensado para atender às características específicas da Amazônia, área do país mais carente de um sistema de transportes. Serão 67 aeroportos beneficiados na região. O subsídio de passagens para voos regionais na Amazônia será de 100% dos assentos – para aviões de até 60 lugares. E o critério para definir aeroporto regional na Amazônia também muda em relação ao resto do país: a movimentação máxima ali é de 800 mil passageiros por ano, contra 600 mil nas demais regiões.





METAS

São objetivos do programa de aviação regional:

- Possibilitar que 96% da população brasileira esteja a menos de 100 quilômetros de um aeroporto em condições de receber voos regulares;
- Consolidar uma nova infraestrutura aeroportuária no interior do país, com sustentabilidade operacional e financeira;
- Democratizar o transporte aéreo, dinamizando as economias locais e estimulando o desenvolvimento do turismo;
- Consolidar uma nova lógica de realização de obras pelo governo federal, com mais tempo gasto na execução do projeto e menos tempo gasto em obras – licitações mais seguras e obras bem-feitas.

AERONAVES DO PROJETO



BOEING B 737-800



Capacidade de
assentos: **162 a 189**



EMBRAER E195



Capacidade de
assentos: **108 a 124**



ATR 42 - 300



Capacidade de
assentos: **45 a 50**



AIRBUS A319



Capacidade de
assentos: **126**



Secretaria de
Aviação Civil



www.aviacaocivil.gov.br



[/AviacaoGovBr/](https://www.facebook.com/AviacaoGovBr/)



[@AviacaoGovBr](https://twitter.com/AviacaoGovBr)



[AviacaoGovBr](https://discord.gg/AviacaoGovBr)



[@aviacaogovbr](https://www.instagram.com/aviacaogovbr)

