

HISTÓRICO DOS ÓRGÃOS DE REGULAMENTAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA: DAC, ANAC, CONAC E INFRAERO.

SILVA, Odair Vieira da.

Bacharelado e Licenciatura em Geografia – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), Campus Presidente Prudente.
Especialista em Ciências Humanas: Cidadania e Cultura – Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Especialista em Legislação Ambiental e Turismo – Associação Cultural e Educacional de Garça – ACEG. Docente do Curso de Bacharelado em Turismo - Faculdade de Ciências Humanas – FAHU/ACEG – Garça – São Paulo – Brasil.
E-mail: odairvieiras@professor.sp.gov.br

SANTOS, Rosiane Cristina dos.

Bacharel em Turismo – Faculdade de Ciências Humanas – FAHU/ACEG – Garça – São Paulo – Brasil.
rosianecstos@yahoo.com.br

RESUMO:

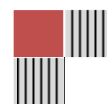
Neste breve trabalho, será apresentado um histórico dos principais órgãos de regulamentação da aviação civil brasileira, tais como DAC (Departamento de Aviação Civil); ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil); CONAC (Conselho Nacional de Aviação Civil) e Infraero (Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária). Devido à abrangência do tema, “histórico dos órgãos de regulamentação da aviação civil”, o presente estudo não poderia deixar de versar sobre as políticas de desregulamentação e flexibilização do modal aeroviário. Todavia, a ênfase se dará sobre o histórico dos principais órgãos de regulamentação da aviação civil brasileira, a partir da década de 1930.

Palavras-chave: Aviação. História. Regulamentação

ABSTRACT:

In this short paper, we presented a description of the main regulators of the Brazilian civil aviation, such as CAD (Civil Aviation Department), ANAC (National Agency of Civil Aviation); CONAC (National Council for Civil Aviation) and Infraero (Enterprise Brazilian of Airport Infrastructure). Due to the broadness of the theme, "History of regulators of civil aviation", this study could not fail to relate to the policies of deregulation and loosening of modal Airway. However, the emphasis will be given about the history of the main regulators of the Brazilian civil aviation from the 1930s.

Key-words: Aviation. History. Regulation.



1. INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas o transporte aéreo tem administrado um significativo ganho na fatia do mercado de transportes nacional, especialmente para as movimentações aéreas regulares que oferecem um produto seguro, conveniente, confiável, freqüente e relativamente orientado ao consumidor. As companhias aéreas têm majorado a atratividade dos viajantes, posto que, valoriza a velocidade e flexibilidade entre os mais variados destinos.

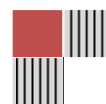
No Brasil o transporte aéreo vem crescendo gradativamente, novas empresas vêm surgindo e revolucionando o setor. Com isso a concorrência aumentou e os benefícios podem ser notados pelos consumidores que passaram a utilizar mais este modal. A partir da década de 1990, o Brasil aderiu a políticas de flexibilização econômica que acabou por favorecer a desregulamentação do setor. A liberalização da economia brasileira teve e tem influenciado seriamente os modais de transporte, dentre eles o modal aeroviário.

Neste breve trabalho, não pretendemos nos aprofundar nas questões relacionadas à desregulamentação do setor aeroviário, dada a sua conhecida complexidade. Entretanto, apresentaremos um histórico dos principais órgãos de regulamentação da aviação civil brasileira, tais como DAC (Departamento de Aviação Civil); ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil); CONAC (Conselho Nacional de Aviação Civil) e Infraero (Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária).

2. DESENVOLVIMENTO

O Departamento de Aeronáutica Civil, órgão brasileiro criado para estudar, orientar, planejar, controlar, incentivar e apoiar as atividades de aviação civil pública e privada surgiu no dia 22 de abril de 1931, através do decreto nº 19.902, assinado pelo Presidente da República Getúlio Vargas. Com sede no Rio de Janeiro, o DAC era subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, em 1941 passou para o Ministério da Aeronáutica e, mais tarde em 1969, seu nome foi modificado para Departamento de Aviação Civil – DAC.

O quadro pessoal do DAC era constituído por militares da aeronáutica e civis. A sua estrutura administrativa era composta pela Direção Geral da Aviação Civil (DGAC) e quatro subdepartamentos. Eram eles: o do Planejamento, o da Infra-estrutura, o de Operações e o Técnico. Também faziam parte do DAC, o Instituto de Aviação Civil (IAC), a Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI) e os sete Serviços Regionais de Aviação Civil (SERAC) com sede em várias capitais do país. (ANAC, 2007)

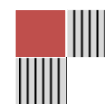


Durante toda a sua existência o DAC sempre foi elogiado pela opinião pública por sua competência e integridade, mantendo o Brasil como um dos países com maior grau de segurança na aviação. Entretanto, a partir de março de 2006, com a criação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), instituída com o propósito de desmilitarizar o transporte aéreo brasileiro e iniciar um projeto de privatização dos aeroportos, o DAC, cessa sua influência nas regulamentações do tráfego aéreo nacional.

A ANAC teve sua origem na competência do DAC. Depois de cinco anos esperando uma aprovação do Congresso Nacional, finalmente em 27 de Setembro de 2005, criada pela lei 11.182, nasceu a ANAC, a qual foi ampliada no ano de 2006, sendo formado por cinco diretores nomeados pelo Presidente da República com mandato de cinco anos. (ANAC, 2007) Com a existência da ANAC, as atividades que eram realizadas pelo DAC de autoridade aeronáutica, tais como: planejar, gerenciar e controlar as atividades relacionadas com a aviação civil foram transferidas para a total responsabilidade da ANAC. Conquanto a agência reguladora segue uma tendência mundial, possuindo uma estrutura administrativa que representa uma inovação em relação ao modelo anterior que disciplinava as atividades do DAC, órgão integrante do Ministério da Defesa.

A ANAC é vinculada ao Ministério da Defesa e foi criada para fiscalizar setores econômicos recém privatizados, como exemplo as telecomunicações (ANATEL) ou energia (ANEEL), seguindo as tendências mundiais da doutrina neoliberal de flexibilização econômica. Desde 1990, o país adotou uma política de flexibilização econômica que acabou por favorecer a desregulamentação do setor. A liberalização da economia brasileira teve e tem influenciado seriamente os modais de transporte, dentre eles o modal aeroviário. Diferentemente das políticas adotadas nos Estados Unidos e na União Européia, a política de desregulamentação e liberalização brasileira garante maior liberdade comercial e operacional às empresas aéreas, isto é, são as empresas quem estipulam suas próprias tarifas, rotas e frequência desejada, sem a necessidade de autorização do governo, dentro da possibilidade de mudanças.

Para escapar da pressão política, por lei de seus diretores, o que concerne ao estado das relações econômicas, buscando o livre jogo das relações e instituições, através da desregulamentação, adotou-se um modelo copiado dos países ricos. (ANAC, 2007). Isso gerou uma grande competição entre as empresas e, conseqüentemente o surgimento de novas empresas aéreas no setor, o que por um lado é benéfico aos consumidores, entretanto há que se ter o cuidado para que além de baixar os preços as empresas também não percam a qualidade dos serviços oferecidos. Existe ainda o Conselho nacional de Aviação Civil (CONAC).



Criado pelo Decreto nº 3.564, de 17 de agosto de 2000, esse órgão acompanha o desenvolvimento e a realização de estudos e a regulamentação de políticas e diretrizes para o setor aéreo. Cabe ao CONAC e ao Ministério da Defesa, resgatar o processo de formulação das diretrizes e estratégias, políticas públicas, estudos e planejamento de longo prazo. (CONAC, 2007). Basta saber se esta atribuição está sendo cumprida a contento, pois não adianta formular, discutir e planejar sem tornar efetivo o que foi para o papel.

Segundo Palhares, “as empresas aéreas em todo mundo são as organizações mais influenciadas pelas regulamentações econômicas e não econômicas impostas pelos países e organizações” (PALHARES, 2002, p. 129). O setor aéreo, além de contribuir para a formação do PIB, ainda tem sua importância pelas inter-relações que estabelece com os demais setores da economia, seja adquirindo insumos, e assim fornecendo a demanda necessária ao desenvolvimento de outros setores, seja vendendo produtos a serem usados em outros processos produtivos, ou mesmo bens e serviços a serem adquiridos pelo consumidor final.

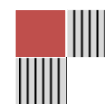
Versando sobre o setor aéreo, não há como deixar de lado a importância da INFRAERO (Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária), uma empresa pública federal brasileira de administração indireta, vinculada ao Ministério da Defesa, criada pela lei nº 5.862, em 12 de dezembro de 1972, sendo responsável pela administração dos principais aeroportos do país (sessenta e sete no total). A Infraero possui mais de oitenta unidades de apoio à navegação aérea e trinta e dois terminais de logística de carga, com sede em Brasília, estando presente em todos os Estados da Federação. Segundo dados da Infraero,

“os aeroportos administrados pela Infraero concentram cerca de 97% do movimento de transporte aéreo regular no Brasil, o que equivale a 1,9 milhões de pouso e decolagens de aeronaves nacionais e estrangeiras, transportando aproximadamente 102,2 milhões de passageiros, um crescimento de 6,4%.” (INFRAERO, 2007, p. 2).

A empresa passou a colocar em prática alguns planos de obras, abrangendo os aeroportos que são administrados pela própria Infraero, a fim de modernizar a infra-estrutura aeroportuária, para que possa ser atendida a demanda dos próximos anos, nos principais aeroportos públicos do país.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte aéreo no decorrer dos anos se modernizou e se aperfeiçoou, as aeronaves aumentaram, passando a ter um serviço de qualidade e muito conforto oferecido aos passageiros, se transformando em uma inovação, e no maior concorrente dos demais modais de transportes no século XX e XXI. Deste modo, acabou sendo concebido como o meio de transporte mais seguro do



mundo, haja vista que permite o transporte de passageiros em menor tempo possível além de incentivar a demanda de viagens de longa distância, com grande segurança.

No entanto, o transporte aéreo ainda continua sendo o modal de transporte com o preço mais elevado da atualidade. Todavia, em função do atual estágio de desenvolvimento econômico mundial, baseado na doutrina neoliberal, que influencia na desregulamentação do setor, tanto econômica como não econômica, as empresas de transporte aéreo necessitam alternativas para sobrevivência a concorrência externa. Dentre as principais alternativas, podemos destacar o fortalecimento de rotas regionais mais curtas, favorecendo o turismo doméstico, preços mais baratos através de tarifas promocionais. Do mesmo modo, as empresas buscam a redução de seus custos através de certas táticas operacionais como: descontos, operação em aeroportos secundários, aeronaves modernas, padronização da frota, entre outros.

4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil. **Histórico**. Disponível em: <http://www.anac.gov.br>. acesso em: 18/08/2007.

CONAC - Conselho de Aviação Civil. **Histórico**. Disponível em: <http://www.defesa.gov.br>. Acesso em : 08/10/2007.

INFRAERO - Infra-estrutura aeroportuária. **Movimentação dos aeroportos**. Disponível em: <http://www.infraero.gov.br>. acesso em : 18/08/2007.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes Turísticos**. São Paulo, Aleph, 2002.

