

AVIAÇÃO

Aeroclube contesta regras da Infraero em aeroporto de Canela e tenta evitar despejo

Livia Araújo
redacao@jornalcidades.com.br

Fundado em 1950 e presente no Aeroporto de Canela desde então, o Aeroclube de Canela vive uma disputa administrativa e judicial com a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) pela permanência gratuita no aeródromo. A controvérsia envolve a validade jurídica da ocupação do espaço, cobranças pelo uso da área pública, a realização de um processo licitatório e decisões judiciais que até agora foram desfavoráveis ao aeroclube.

A questão teve início em setembro de 2024, quando o governador Eduardo Leite assinou o documento que repassou à Infraero a outorga de operação do aeroporto, juntamente com o aeródromo de Torres, no Litoral. Em Canela, o espaço vinha sendo gerido pelo governo do Estado desde 2023, após a transferência feita pela prefeitura de Canela, originalmente responsável pelo espaço. Até então, a cessão da área à entidade ocorria sem o pagamento de taxas pela entidade.

A mudança ocorreu a partir do fechamento do Aeroporto Salgado Filho em decorrência da en-

chente de maio de 2024. Segundo noticiado na época pela Secretaria de Logística e Transportes (Selt), “a transferência se deu a partir de um compromisso da empresa pública federal de ampliar voos nesses dois aeroportos”. Também segundo a Selt, o governo do Estado “aponta a necessidade de investimento de R\$ 8,69 milhões para qualificação dos aeroportos de Canela e Torres, de modo a contribuir para a preparação da malha aérea do Estado em futuras crises meteorológicas”.

De acordo com a secretaria, a Infraero havia dito que em 15 dias os aeroportos de Canela e Torres estariam aptos a operar voos regulares e, em até 45 dias, seriam viabilizados voos de maior porte. O presidente do Aeroclube de Canela, Marcelo Sulzbach, contesta o argumento que teria embasado a transferência. “Quem é do ramo já sabia que seria impossível, mas a população acreditou e o governo deu a outorga. Agora estamos em julho de 2026 e muito distantes de conseguirmos essa realidade”, afirmou.

No ano passado, a Infraero



EDUARDO IDALINO/DIVULGA??/JC

Terminal passou a ser administrado pela empresa federal desde 2024, que passou a cobrar pelo uso das instalações

havia confirmado que Canela e Torres estariam prontos para receber voos comerciais regulares. Porém, as aéreas Azul, Gol e Latam não tinham previsão de criar rotas a partir destas duas cidades.

A partir da outorga, aponta Sulzbach, a Infraero passou a cobrar da entidade R\$ 6,21 por metro quadrado pelas instalações que o próprio aeroclube construiu ao longo dos anos, resultando em boletos de cerca de R\$ 18 mil mensais. Sulzbach questiona o critério: outras ocupações no mesmo aeródromo pagariam valores entre R\$ 1,00 e R\$ 2,00 por metro quadrado, segundo ele. “Não explicaram de onde vem esse valor”, disse.

Sulzbach argumenta que o

aeroclube opera como escola de formação de pilotos a preço de custo — cobrando em torno de R\$ 900 por hora de voo, valor que segundo ele estaria abaixo do preço de mercado — e complementa sua receita com a locação de espaços de hangar para terceiros, atividade que pontua estar prevista pelo Decreto-Lei nº 205, de 1967, e pelo Regulamento Brasileiro de Homologação Aérea (RBHA) 140.

A Infraero, em nota divulgada em 19 de junho, sustenta que assumiu a administração do aeroporto de forma legal e com o dever de regularizar todas as ocupações da área. A empresa afirma que o único título jurídico que amparava a presença do aeroclube, o termo de concessão firmado com o município de Canela em 2013, venceu sem renovação

formal, tornando a ocupação desprovida de base legal.

Segundo a nota, desde novembro de 2024 a Infraero enviou ofícios ao aeroclube comunicando a nova administração, solicitando documentações e propondo alternativas de regularização, entre elas a formalização por contratação direta para atividades estritamente educacionais ou a participação em processo licitatório. Em agosto de 2025, determinou formalmente a desocupação de parte das áreas, com prazo final fixado em 28 de janeiro de 2026. A empresa realizou uma licitação para a área ocupada, com um edital que previa expressamente a possibilidade de uso por aeroclubes. O aeroclube optou por não participar do certame, pontuou a Infraero, vencido por uma empresa privada do setor de táxi aéreo.

Presidente da entidade afirma que cerca de 30 aeroclubes no Brasil sofrem com risco de fechamento

A possibilidade de desalojamento do espaço tradicionalmente concedido ao Aeroclube de Canela dentro do aeroporto do município, a partir da outor-

ga da área à Infraero, é parte de um problema de abrangência nacional e representa um risco para a aviação civil no país, pontua a Federação Brasileira

dos Aeroclubes (Febraero).

Tanto o aeroclube quanto a federação pontuam que a questão de Canela não é isolada. O presidente da entidade canelense, Marcelo Sulzbach, estima que cerca de 30 aeroclubes no Brasil enfrentam risco de fechamento em função de disputas com concessionárias aeroportuárias, citando Manaus como um dos exemplos. No RS, além de Canela, o aeroclube de Garibaldi também seria afetado, e o de Caxias do Sul teria conseguido renovar contrato com a prefeitura por mais cinco anos.

Já a Febraero alerta que um

fechamento progressivo dessas entidades pode representar “o desmanche do sistema público nacional de formação de pessoal da aviação”, provocando uma escassez de pilotos civis no país nos próximos anos. A entidade abordou a questão em uma nota pública divulgada na segunda-feira (22), em que “respeita o papel institucional” da Infraero, mas argumenta que a disputa transcende aspectos contratuais e patrimoniais.

A Febraero sustenta que atividades acessórias como hangaragem, guarda de aeronaves e abastecimento não descaracte-

rizam a finalidade institucional dos aeroclubes, pois estão previstas em lei e seus recursos devem ser integralmente reinvestidos nas atividades de ensino e formação. Sulzbach, que nega a venda de combustível, defende o aluguel de hangares. “Com esta receita, nós revertemos dentro da instituição para pagar manutenção e outras despesas, para manter a hora de voo o mais barata possível”, diz.

Na nota, a Febraero recorre ao princípio da isonomia material para questionar a equiparação de aeroclubes a empresas comerciais em processos licitatórios.



PMPA/DIVULGA??/JC

Febraero vê risco para a aviação civil brasileira no caso do encerramento das atividades