



Senado Federal

Comissão de Serviços de Infraestrutura

Subcomissão Temporária sobre a Aviação Civil

RELATÓRIO PARCIAL

Presidente: Senador VICENTINHO ALVES (PR-TO)

Relator: Senador VITAL DO RÊGO (PMDB-PB)

BRASÍLIA – 2012

SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE AVIAÇÃO CIVIL

RELATÓRIO PARCIAL DOS TEMAS DISCUTIDOS NAS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

Introdução

O setor da aviação civil tem passado por transformações profundas nos últimos anos, que colocam novos desafios para a atuação dos órgãos encarregados de planejar, regular e fiscalizar o setor.

No aspecto institucional, passou-se de um modelo em que toda a gestão era centralizada no Departamento de Aviação Civil (DAC) do Comando da Aeronáutica para um modelo em que apenas o controle do tráfego aéreo e a investigação de acidentes aeronáuticos permanecem sob responsabilidade militar.

Atualmente, a Presidência da República é assessorada pelo Conselho de Aviação Civil (CONAC), de natureza interministerial; a formulação de políticas é feita pela Secretaria de Aviação Civil (SAC) da Presidência da República, órgão civil, com *status* de ministério; e a regulação e a fiscalização dos serviços aéreos e da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica são realizadas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), autarquia especial, dotada de autonomia financeira e independência administrativa. A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), empresa pública subordinada à SAC, administra 66

aeroportos federais e outros quatro foram concedidos à iniciativa privada.

No campo regulatório, passou-se de um sistema de controle da oferta de serviços aéreos regulares, que protegia empresas estabelecidas contra a entrada de novas competidoras, para um sistema de livre iniciativa, consagrado na Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que criou a ANAC. No novo sistema, as empresas aéreas podem explorar quaisquer linhas aéreas, observada exclusivamente a capacidade aeroportuária e as normas de prestação de serviço adequado aos passageiros.

Esse conjunto de alterações resultou em uma redução significativa dos preços das passagens aéreas¹, que, somada à distribuição de renda observada nos últimos anos, tem permitido o acesso de milhões de pessoas ao transporte aéreo, modal até recentemente visto como um luxo disponível apenas aos estratos mais abastados da sociedade.

O crescimento da demanda – de aproximadamente 15% ao ano no período compreendido entre 2005 e 2010 – provocou um congestionamento nos principais aeroportos do País, que não estavam dimensionados para o novo cenário, situação que tende a se agravar nos próximos anos².

¹ A tarifa aérea média, que era de R\$ 471,78 em 2002, passou a ser de R\$ 261,56 em 2011. No mesmo período, a taxa de ocupação de aeronaves passou de 56,8% para 71,6%.

² O momento mais agudo desse quadro foi a crise que ficou conhecida como “apagão aéreo”, ocorrida em 2007 e superada por medidas duras, tomadas pelo CONAC, que envolveram, inclusive, a redução dos pousos e decolagens autorizados no Aeroporto de Congonhas, principal centro de distribuição de voos do País.

Medidas regulatórias restritivas de novas linhas podem evitar o colapso dos aeroportos existentes, mas somente o investimento na expansão da infraestrutura aeroportuária pode fazer frente ao crescimento da demanda por serviços aéreos.

Além de ampliar investimentos, faz-se necessário aumentar a eficiência dos aeroportos, inclusive mediante a coordenação de todos os órgãos públicos e entidades privadas que neles atuam. Providências tomadas nesse sentido incluem a criação da Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (CONAERO) no âmbito da SAC. Essa Comissão está produzindo indicadores de desempenho, desburocratizando, integrando sistemas e prevenindo situações de demanda excepcional, o que viabilizará um melhor funcionamento da infraestrutura existente.

A concessão dos Aeroportos de Guarulhos, Brasília, Viracopos e São Gonçalo do Amarante foi um passo fundamental no processo de modernização e expansão da infraestrutura aeroportuária, não apenas porque atraiu capitais privados, desonerando assim o orçamento público, mas também porque viabilizará a capitalização do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), recentemente criado, cujos recursos estão vinculados ao desenvolvimento e fomento do setor aéreo, o que abrange a recuperação, manutenção e expansão dos aeroportos e aeródromos do interior, a promoção da aviação regional e a formação e capacitação de recursos humanos.

Todas essas constatações levaram à concepção da Subcomissão Temporária sobre a Aviação Civil - CISTAC, criada no âmbito da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado

Federal, por força do Requerimento nº 68, de 2011 – CI. Instalada no dia 9 de fevereiro de 2012, foram eleitos presidente e vice-presidente os senadores Vicentinho Alves e Vital do Rêgo, respectivamente.

Na reunião da Subcomissão do dia 26 de abril de 2012, foi eleito vice-presidente o Senador Flexa Ribeiro e em seguida, o Presidente, Senador Vicentinho Alves, designou o Senador Vital do Rêgo para ser o relator dos trabalhos, com o propósito de elaborar Relatório Final do Ciclo de Debates sobre as Políticas Públicas para a Aviação Civil brasileira, ficando a subcomissão com a seguinte composição:

SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE A AVIAÇÃO CIVIL

(CISTAC)

COMPOSIÇÃO:

Presidente: Senador Vicentinho Alves (PR-TO)

Vice-Presidente: Senador Flexa Ribeiro (PSDB-PA)

BLOCO DE APOIO AO GOVERNO

Titulares

Walter Pinheiro (PT)

Vicentinho Alves (PR)

Suplentes

José Pimentel (PT)

Delcídio do Amaral (PT)

PMDB

Titulares

Vital do Rêgo (PMDB)

Eduardo Braga (PMDB)

Suplentes

Ivo Cassol (PP)

Valdir Raupp (PMDB)

BLOCO PARLAMENTAR DA MINORIA

Titular

Flexa Ribeiro (PSDB)

Suplente

Lúcia Vânia (PSDB)

Após a instalação da CISTAC, o presidente, Senador Vicentinho Alves, apresentou o **Requerimento nº 1/2012–CISTAC** com o seguinte teor: “Nos termos do art. 58, § 2º, incisos II e V da Constituição Federal, combinado com o art. 90, incisos II e V, do Regimento Interno do Senado Federal, requeiro sejam realizados, por esta Subcomissão Temporária sobre Aviação Civil, ciclos de audiências públicas dentro de uma agenda específica de debates, para discutir políticas públicas para a Aviação Civil brasileira, conforme roteiro abaixo, sendo que as datas e os convidados serão definidos oportunamente: 1ª Audiência – Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); 2ª Audiência – Secretaria de Aviação Civil (SAC); 3ª Audiência – Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA); 4ª Audiência – Empresa Brasileira de Administração Aeroportuária (INFRAERO); 5ª Audiência – Centro de Investigação de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA); 6ª Audiência – Aviação geral; 7ª Audiência – Táxis aéreos; 8ª Audiência – Aviação comercial; 9ª Audiência – Indústria das linhas aéreas (visão internacional) – IATA; 10ª Audiência – Aviação regional; 11ª Audiência – Sindicato Nacional dos Aeronautas e Associações; 12ª Audiência – Manutenção de aeronaves; 13ª Audiência – Formação de recursos humanos; 14ª Audiência – Concessões de aeroportos; 15ª Audiência – Belém–PA; 16ª Audiência – Manaus–AM; 17ª Audiência – Recife–PE; 18ª Audiência – Goiânia–GO; 19ª Audiência – São Paulo–SP; e 20ª Audiência – Porto Alegre–RS”.

Aprovado o requerimento, a CISTAC formalizou o seguinte roteiro de Audiências Públicas:

CISTAC - ROTEIRO DE AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

1ª Audiência Pública

Secretaria de Aviação Civil (SAC) – Dia 07/-03/2012 (realizada);

2ª Audiência Pública

Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) - Dia 12/03/2012
(realizada);

3ª Audiência Pública

Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) - Dia
19/03/2012 (não realizada);

4ª Audiência Pública

Empresa Brasileira de Administração Aeroportuária (INFRAERO) -
Dia 26/03/2012 (realizada);

5ª Audiência Pública

Centro de Investigação de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
(CENIPA) - Dia 09/04/2012 (realizada);

6ª Audiência Pública

Aviação geral – Dia 17/04/2012 (realizada);

7ª Audiência Pública

Táxis aéreos – Dia 24/04/2012(realizada);

8ª Audiência Pública

8ª Audiência – Aviação experimental – Dia 02/05/2012(realizada);

9ª Audiência Pública

Aviação comercial e linhas aéreas - Dia 08/05/2012 (realizada);

10ª Audiência Pública

Indústria das linhas aéreas (visão internacional) – IATA e ICAO –
Dia 15/05/2012 (realizada);

11ª Audiência Pública

Sindicatos e Associações dos Aeronautas, dos Aeroviários e
Aeroportuários – Dia 22/05/2012 (realizada);

12ª Audiência Pública

Manutenção de aeronaves – Dia 29/05/2012 (realizada);

13ª Audiência Pública

Formação de recursos humanos – Dia 05/06/2012;

14ª Audiência Pública

Indústria Aeronáutica no Brasil - Dia 12/06/2012;

15ª Audiência Pública

(Tema a definir)

AUDIÊNCIAS REGIONAIS

(datas sujeitas a entendimentos com os órgãos regionais)

16ª Audiência Pública

Regional Nordeste – Recife – Dia 19/06/2012;

17ª Audiência Pública

Regional Norte – Belém – Dia 27/06/2012;

18ª Audiência Pública

Regional Norte – Manaus– Dia 03/07/2012;

19ª Audiência Pública

Regional Centro-Oeste – Goiânia – Dia 10/07/2012;

20ª Audiência Pública

Regional Sudeste – São Paulo – Dia 16/07/2012;

21ª Audiência Pública

Regional Sul – Porto Alegre – Dia 23/07/2012.

Ciclo de Audiências Públicas para debater as políticas públicas para a Aviação Civil

Conclusões Parciais

Primeira Audiência Pública – 07/03/2012

Tema: Políticas Públicas para o desenvolvimento da Aviação Civil segundo a visão da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República - SAC

Participantes: Secretário de Política Regulatória da Secretaria de Aviação Civil, Rogério Teixeira; Secretário de Aeroportos da Secretaria de Aviação Civil, Juliano Alcântara; Presidente da CISTAC, Senador Vicentinho Alves (PR-TO); Professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Respício Antônio

A audiência pública teve o objetivo de permitir à SAC esclarecer quais as políticas públicas voltadas para o desenvolvimento da aviação civil estão em andamento ou para serem implantadas.

Após as explanações levadas a cabo pelos representantes da SAC, em caráter oficial, com a apresentação de organogramas e explicações quanto ao funcionamento da secretaria, foi evidenciado pelo debatedor, Prof. Respício Antônio do Espírito Santo, que o Brasil não tem uma política pública de aviação civil de médio e longo prazo e o que é feito pelo governo ignora segmentos importantes do setor, como:

- Táxis Aéreos;
- Aviação Geral;
- Aviação experimental;
- Indústria da Aviação;
- Planos aeroviários;

Marco regulatório

A legislação básica do setor aéreo é o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), aprovado pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Editado anteriormente à Constituição, o CBA precisa ser atualizado para refletir as transformações profundas por que passou a aviação nos últimos 25 anos.

É preciso compatibilizá-lo não apenas com a Constituição, mas também com toda uma série de leis posteriores, que adotaram princípios e terminologias muitas vezes diversas, criando problemas de interpretação.

Muitas proposições tramitam no Congresso Nacional com o objetivo de alterar aspectos pontuais do Código, mas ainda não se fez uma revisão global, abrangendo tanto os serviços aéreos quanto à infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, nas dimensões econômica e técnica.

Planejamento

O documento balizador das políticas públicas de aviação é a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), veiculada pelo Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009. Sua edição representou um marco para a aviação nacional, que passou a contar com uma política oficial aprovada pela Presidência da República. Passados mais de três anos de sua edição, é preciso proceder à revisão da PNAC, tanto para atualizá-la quanto para rever, ampliar e detalhar suas diretrizes.

No que diz respeito à infraestrutura aeroportuária, constata-se a ausência de um plano geral de outorgas e de um plano aeroviário nacional. Não se sabe, por exemplo, quais aeroportos serão objeto de concessão à iniciativa privada, quais serão transferidos para Estados ou Municípios e quais aeródromos municipais ou estaduais serão assumidos pela Infraero. É preciso, também, planejar os investimentos do FNAC, que receberá as contrapartidas das concessões de aeroportos e a arrecadação do Adicional de Tarifa Aeroportuária (ATAERO), contribuição voltada para o financiamento da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica.

Sugestões:

Constituição, no âmbito da SAC, de uma comissão de especialistas para proceder a uma revisão do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA e preparar um anteprojeto de lei a ser enviado ao Congresso Nacional.

Revisão da Política Nacional de Aviação Civil - PNAC e elaboração do plano geral de outorgas e do plano aeroviário nacional; regulamentação e elaboração do plano plurianual de investimentos do Fundo Nacional de Aviação Civil - FNAC.

Criação, no âmbito da SAC, de uma estrutura que contemple todos os setores da aviação.

Segunda Audiência Pública – 07/03/2012

Tema: Políticas Públicas para o desenvolvimento da Aviação Civil segundo a visão da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC

Participantes: Presidente da CISTAC, Senador Vicentinho Alves (PR-TO); Diretor de Aeronavegabilidade da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Cláudio Passos Simão, e o advogado especialista em direito aeronáutico e Presidente da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves, George William César de Araripe Sucupira.

A audiência pública teve o objetivo de permitir à ANAC esclarecer quais as políticas públicas voltadas para o desenvolvimento da aviação civil estão em andamento ou para serem implantadas.

Após as explanações levadas a cabo pelo representante da ANAC, em caráter oficial, com a apresentação de organogramas e explicações quanto ao funcionamento da agência, o debatedor, Dr. George William Sucupira, classificou como "caótica" a atual

situação da aviação civil brasileira, pois não há uma política para o setor, mesmo depois da criação da Agência Nacional de Aviação Civil. "É preciso que se tome atitude hoje", afirmou o presidente da APPA.

Ressaltou-se que a ANAC está até conseguindo cumprir o seu papel, mas tem esbarrado na dificuldade causada pela fuga de profissionais qualificados para a iniciativa privada. "Tudo isso se deve a quê: falta de política para a aviação civil", criticou. Segundo ele, os acidentes só não ocorrem porque os servidores públicos que trabalham com o setor aéreo são preocupados e responsáveis.

O diretor de Aeronavegabilidade da ANAC, Cláudio Passos Simão, afirmou que é um "desafio" fazer uma política para o setor. "É um desafio para todos nós", respondeu, quando perguntado pelo presidente da subcomissão, Senador Vicentinho Alves (PR-TO).

Na sua exposição inicial, Cláudio Passos disse que nos últimos anos o sistema de aviação civil tem passado por um "crescimento fenomenal", e que a agência, desde sua criação, admitiu 1.300 servidores por concurso público, embora tenha perdido 170 para outros órgãos. Cláudio Passos informou, durante a audiência, que a agência fiscalizará os trabalhos nos aeroportos leiloados pelo governo.

Estrutura da ANAC

Apesar dos concursos realizados para preenchimento de cargos na ANAC, há uma grave carência de recursos humanos, o que está prejudicando diretamente o funcionamento da agência e o

desempenho do setor. A evasão de quadros da ANAC preocupa: o efetivo, que era de 2.240 profissionais em 2006, passou para 1.405 em 2011. Dos 1.755 servidores efetivos previstos em lei, apenas 1.069 foram empossados. Desde 2007, mais de 170 servidores concursados deixaram a agência.

Um reflexo dessa situação foi o fechamento dos Serviços Regionais de Aviação Civil (SERACs), que funcionavam como escritórios descentralizados da agência. Com isso, empresas e profissionais regulados de todo o País ficam obrigados a se deslocar até os escritórios centrais da ANAC, para tratar de assuntos burocráticos do cotidiano. Apesar dos esforços de modernização e informatização empreendidos, que visam a viabilizar a comunicação pela internet entre a agência e os segmentos fiscalizados, há situações que exigem a interlocução presencial com servidores, em razão do que se faz necessário recriar os escritórios regionais.

Sugestão:

Realização de concurso público para preenchimento de todos os cargos da ANAC autorizados por lei; instalação de escritórios da ANAC em todas as regiões e de postos de atendimento aos usuários nos principais aeroportos do País.

TERCEIRA AUDIÊNCIA PÚBLICA – 26/03/2012

Tema: Planejamento estratégico para o desenvolvimento da malha aeroviária e aeroportuária.

Participantes: Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária da ANAC, Fábio Faizi Rahnemay Rabbani; Assessor da Diretoria de Aeroportos da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO, Luiz Kayumi Miyada; Professor Titular do Departamento de Transporte Aéreo do Instituto Tecnológico de Aeronáutica - ITA, Cláudio Jorge Pinto Alves; Conselheiro Internacional de Aviação Executiva (IBAC), Rui Thomaz de Aquino; Aeronauta José Henrique Gracioso Moraes.

Os representantes da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO) ouviram muitas críticas em relação ao mercado de aviação civil, como concentração de rotas em poucos aeroportos, tarifas elevadas para operação de táxi aéreo, falta de estrutura regulatória e inconsistência nos controles de segurança. Os representantes do governo, porém, atribuíram grande parte dos problemas ao crescimento inesperado do tráfego aéreo e à política comercial das grandes empresas.

Segundo o Professor do Departamento de Transporte Aéreo do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), Cláudio Jorge Pinto Alves, as pesquisas no setor foram incapazes de prever que em 2010 e 2011 haveria um crescimento tão elevado no tráfego aéreo, o que, segundo admitiu, impõe um grande desafio à Infraero.

O Professor frisou a necessidade de se conceder condições para sustentar esse crescimento de modo a evitar novo “caos aéreo”, mas explicou que a expansão de aeroportos existentes não é uma solução por si, pois é preciso considerar a integração do sistema do aeroporto com outros subsistemas. Uma saída, conforme sua avaliação é o incentivo à aviação regional, estimulando a exploração de linhas que não interessem às empresas maiores.

Rui Thomaz de Aquino, membro do Conselho Internacional de Aviação Executiva (IBAC), concordou com a avaliação, chamando a atenção do governo para a redução verificada no número de cidades atendidas por linhas regulares. É preciso, em sua opinião, discutir o aumento da integração dos aeroportos com outros meios de transporte.

Conforme explicou Aquino, somente em Porto Alegre há uma proximidade do aeroporto com o ramal ferroviário. Ele reclamou da falta de legislação para a operação privada de aeroportos, o que tem desestimulado o setor, e criticou a discrepância do rigor nos controles de segurança em grandes aeroportos, em contraste com a “segurança zero” dos pequenos.

José Henrique Gracioso Moraes, empresário da aviação civil e piloto comercial, reclamou da falta de espaço nos aeroportos e da arbitrariedade no estabelecimento de tarifas para a operação de táxis aéreos. Segundo ele, nenhuma empresa consegue arcar com tarifas tão elevadas, o que tem levado a operações clandestinas. O empresário também apontou a precariedade do atendimento da ANAC nos aeroportos.

Fábio Faizi Rabbani, Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária da Anac, destacou o foco da agência no trabalho de verificação de entraves à malha aeroviária e na administração da fase de transição nos aeródromos – com a adoção gradativa do sistema de concessão.

Para Rabbani, a segurança e a capacitação do pessoal envolvido no sistema têm de estar sempre no topo das preocupações. O aeroporto, em seu ponto de vista, deve ser fator de desenvolvimento para a região, não um empecilho. No entanto, ele criticou a falta de controle, principalmente por parte dos municípios, da ocupação do entorno dos aeroportos.

Luiz Kavumi Miyada, assessor da Diretoria de Aeroportos da Infraero, lamentou que a empresa seja “coletora da chicotada” pelas falhas em 186 aeroportos quando apenas 66 estão sob sua responsabilidade. Miyada assegurou que o Brasil está perto de um novo ciclo de construção de aeroportos, no qual a responsabilidade é dividida.

Respondendo a questões apresentadas pelo Senador Vicentinho Alves (PR-TO), Miyada afirmou que a INFRAERO luta pelo aproveitamento racional dos recursos aeroportuários, mas é limitada a autoridade da empresa para gerir horários de voos e otimizar a malha aeroviária. Vicentinho propôs a elaboração de legislação específica para regular essas questões.

Articulação entre aeroportos e cidades

Os principais aeroportos nacionais apresentam problemas decorrentes de sua má articulação com a malha urbana.

No que diz respeito ao uso do solo, as restrições a construções no entorno dos aeroportos, aprovadas por planos de proteção e de zoneamento de ruído, não são adequadamente instituídas nem têm o seu cumprimento devidamente fiscalizado³. A existência de lixões nas rotas de aproximação, pouso e decolagem de aeronaves atraem aves que representam um risco à navegação aérea.

A mobilidade terrestre dos passageiros também é gravemente prejudicada pela inexistência de serviços de transporte de massa de acesso aos aeroportos. Até mesmo os serviços de táxi funcionam mal na maioria dos casos, pois são monopolizados por cooperativas que impõem restrição à oferta, prolongando desnecessariamente a permanência dos passageiros desembarcados nos aeroportos.

Aeródromos estaduais e municipais

Dos 720 aeródromos civis públicos existentes no País, 633 são estaduais ou municipais, cumprindo, portanto, papel fundamental na rede aeroportuária. A União administra 87 aeródromos, sendo 62 pela Infraero, 21 pelo Comaer e 4 mediante concessão.

A má conservação dos aeródromos em municípios de pequeno e médio porte é um dos obstáculos à interiorização da aviação no Brasil. Além da deterioração do aeródromo em si, também são comuns o descontrole no uso do solo no seu entorno,

³ Um exemplo da gravidade desse problema é o aeroporto de Mossoró (RN), cuja utilização está prejudicada por edifícios no seu entorno.

com a construção de edificações ou a formação de lixões nas proximidades das rampas de aproximação de aeronaves, e a circulação de pessoas ou animais pelas próprias pistas de pouso.

Outra carência diz respeito aos auxílios à navegação aérea, sem os quais fica inviável, por exemplo, o uso noturno do aeródromo, o que praticamente inviabiliza a aviação regional.

Soma-se a esse quadro uma regulação muitas vezes excessiva por parte da ANAC, que exige providências e equipamentos incompatíveis com a realidade dos aeródromos de pequeno porte – a exemplo de caminhões de bombeiros –, o que tem levado à interdição dessas instalações por descumprimento das normas. Como resultado, regiões inteiras são condenadas ao isolamento, colocando em risco a continuidade de atividades econômicas fundamentais ao seu desenvolvimento.

Sugestões:

Incorporação dos planos de uso do solo aeronáuticos aos planos diretores de desenvolvimento urbano; articulação com o Ministério do Meio Ambiente para que programas de manejo de resíduos sólidos sejam oferecidos aos municípios em que lixões criam risco aeronáutico, e com o Ministério das Cidades para que programas de mobilidade urbana priorizem o atendimento à demanda dos aeroportos; eliminação das restrições à oferta de serviços de táxi nos aeroportos.

Assessoria técnica e financeira aos municípios que administram aeródromos; transferência para a Infraero ou para órgão estadual dos aeródromos situados em municípios que não apresentam condições gerenciais de administrá-los; adequação das normas da ANAC à realidade de cada região; alocação de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) para a recuperação e ampliação de aeródromos e aeroportos deteriorados.

QUARTA AUDIÊNCIA PÚBLICA – 09/04/2012

Tema: Políticas públicas das instituições ligadas à segurança e prevenção de acidentes da aviação civil brasileira.

Participantes: Frederico Alberto Marcondes Felipe, do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos; Presidente da Subcomissão, Senador Vicentinho Alves (PR-TO); Representante da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino; Agente de Segurança de Voo, Ronaldo Jenkins de Lemos

O presidente da Subcomissão Temporária sobre Aviação Civil, senador Vicentinho Alves (PR-TO), informou durante a audiência que o Brasil já teve mais de 40 ocorrências de acidentes aéreos em 2012. Segundo ele, os números seguem a tendência de 2011, quando foram computadas 156 ocorrências, total 41% maior que o do ano anterior.

A quantidade de acidentes, porém, é bem menor do que os computados em 1983, quando houve 421 ocorrências, de acordo

com o agente de segurança de voo Ronaldo Jenkins de Lemos. A partir desse ano, começou um programa de conscientização em aeroclubes brasileiros, com noções básicas de segurança, o que diminuiu substancialmente o número de acidentes.

O diretor de Operação de Aeronaves da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Carlos Eduardo Pellegrino, afirmou, no entanto, que o Brasil foi aprovado na auditoria realizada pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), em 2009. A auditoria, disse Pellegrino, constatou que o país atingiu 87% de adesão aos regulamentos da entidade, enquanto a média mundial foi de 58,6%. No ranking dos países, o Brasil está em 9º lugar. Mas, se forem computados apenas os países mais desenvolvidos, o Brasil está na 5ª posição.

O diretor da Anac observou que auditoria realizada pela Agência de Aviação dos Estados Unidos aprovou a atuação da Anac. Ele destacou ações promovidas pela agência brasileira, como o controle de horas voadas por comandantes, bem como o controle de certificação de aeroviários, aeronautas e empresas de aviação.

Pellegrino explicou, ainda, que a ANAC não fiscaliza veículos aéreos não propulsados, ao ser questionado pelo presidente da comissão sobre o acidente fatal ocorrido durante voo de parapente no Rio de Janeiro, há duas semanas.

Debateu-se a questão das competências de investigação e prevenção de incidentes e acidentes aeronáuticos, pois, a Lei 97/1999 e a Lei Complementar 136/2010 não são efetivamente claras quanto às atribuições de investigação e prevenção de incidentes e acidentes aeronáuticos.

Para o chefe da Divisão de Aviação Civil do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), Cel. Marcondes, o CENIPA é o elo central do SIPAER interagindo de forma coordenada e integrada com os diversos órgãos, tendo frisado que, como estabelece o artigo 87 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) "a prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infraestrutura aeronáutica no território brasileiro."

Sugestão:

Aumentar o volume de investimentos para expandir o quadro técnico do CENIPA, de modo a tornar os processos de investigação das causas de acidentes aéreos mais rápidos.

QUINTA AUDIÊNCIA PÚBLICA – 17/04/2012

Tema: Políticas públicas para a aviação civil voltadas para a aviação geral.

Participantes: Gerente-Geral de Operações de Transporte Aéreo da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Wagner William de Souza Moraes; Secretária de Navegação Aérea Civil da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR), Clarice Bertoni; Presidente em Exercício da Subcomissão, Senador Flexa Ribeiro (PSDB-PA); Vice-Presidente do International Council of Aircraft Owner and Pilot

**Associations (IAOPA), George Willian Cesar de Araripe
Sucupira; Vice-Presidente Executivo da Associação Brasileira
de Aviação Geral (ABAG), Ricardo Nogueira.**

A Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves (APPA) cobrou que o governo coloque em prática uma política voltada para a aviação geral. Segundo o presidente da APPA, a categoria não tem mais tempo para projetos e intenções e que precisa de soluções. Foi lembrado que em vários países os governos ajudam e prestigiam a aviação geral, mas no Brasil há uma cobrança de taxas absurdas do setor.

Foi destacada a falta de estrutura da maioria dos aeroportos, especialmente aqueles dedicados à aviação regular, que não comportam o tráfego de aeronaves da aviação geral.

O Presidente da APPA enfatizou que o governo não investe em políticas para o setor e não se interessa em se informar sobre a aviação geral: “Nós não temos problemas com a Copa do Mundo, temos problemas com o nosso dia-a-dia, não conseguimos mais chegar ao aeroporto decentemente.”

O vice-presidente da Associação Brasileira de Aviação Geral (ABAG), Ricardo Nogueira, explicou que o setor é responsável por formar recursos humanos para a aviação e tem o papel de integrar as regiões brasileiras.

Também estiveram presentes no debate a Secretária de Navegação Aérea Civil da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, Clarice Rodrigues e o Gerente-Geral de Operações de Transporte Aéreo da Agência Nacional de Aviação

Civil (ANAC), Wagner William de Souza Moraes, que destacaram os desafios das duas instituições para os próximos anos, entre eles, a melhoria da infraestrutura dos aeroportos, a formação de recursos humanos para sustentar o crescimento acelerado do fluxo de passageiros e a revisão do marco regulatório do setor.

Aviação geral

Apesar do extraordinário crescimento da aviação comercial, ela não é capaz de dar conta de todo um universo de atividades aéreas indispensáveis para a integração nacional, o desenvolvimento econômico e a pesquisa tecnológica, que são desempenhadas pela aviação geral. A aviação geral abrange diversos segmentos, cada um dos quais demanda uma política específica.

O transporte aéreo regular atua em 130 aeroportos, atendendo 62% dos municípios, a que corresponde a 79% da população. Decorre daí que 38% dos municípios e 21% da população estão excluídos do uso desse meio de transporte, fato agravado pela circunstância de que, na maior parte dos casos, a aviação é praticamente o único meio de integração desses brasileiros ao restante do País.

Em regiões de baixa densidade de ocupação, não é viável economicamente a manutenção de linhas aéreas regulares. Muitas dessas regiões também não são atendidas por outros meios de transporte, o que as torna completamente dependentes da aviação geral. Esse quadro é particularmente relevante na região

Amazônica, onde a única alternativa ao transporte aéreo é a navegação, que muitas vezes exige dias de deslocamento.

A aviação executiva é fundamental para o desenvolvimento econômico, na medida em que viabiliza o deslocamento de autoridades, profissionais e executivos empresariais responsáveis pela tomada de decisões públicas e empresariais de caráter estratégico e que precisam se deslocar pelo território nacional com agilidade. É grande também o potencial turístico da aviação executiva, que permite o acesso a destinos muitas vezes inacessíveis por meios convencionais. Embora tido como turismo de elite, o emprego da aviação executiva para esse fim pode cumprir um papel econômico muito importante, pois é utilizada por pessoas de alto poder aquisitivo, que movimentam a economia local. Exigências burocráticas excessivas por parte de autoridades não aeronáuticas têm prejudicado, no entanto, o emprego desse meio de transporte por parte de estrangeiros.

O táxi aéreo, serviço de transporte de passageiros por demanda, é a única forma de deslocamento para pessoas que não tenham condição de ter sua própria aeronave e precisem se deslocar para áreas não servidas pela aviação comercial. Trata-se de serviço essencial também ao deslocamento de servidores de órgãos com atuação na Amazônia, como a Fundação Nacional do Índio (FUNAI), a Fundação Nacional de Saúde (FUNASA), os Correios e o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio). Também é por meio desse serviço que opera a maior parte do deslocamento por helicópteros, sem o qual

não seria possível, por exemplo, a exploração *off-shore* de petróleo em plataformas marítimas.

A aviação experimental, representada pelas aeronaves não homologadas, é a porta de entrada dos interessados em atuar como pilotos, muitos dos quais seguirão carreira na aviação comercial. Além disso, favorece a inovação tecnológica, que em muitos casos será incorporada à indústria aeronáutica. Viabiliza também o deslocamento de proprietários de ultraleves no interior do País, notadamente para áreas rurais isoladas.

A aviação agrícola é um componente indispensável ao agronegócio, que dela depende para a aplicação de defensivos agrícolas.

Embora haja questões específicas relacionadas a cada segmento da aviação geral, alguns temas são comuns ao conjunto desse universo.

Interlocução com o setor

Praticamente toda a reestruturação das políticas públicas para a aviação civil ocorrida nos últimos anos teve como foco exclusivo a aviação comercial. Um exemplo desse quadro é a PNAC, cujas únicas diretrizes para o setor são “estimular o desenvolvimento da aviação geral” e “garantir a fiscalização dos serviços aéreos explorados pela aviação regular, não regular, geral, experimental, aerodesportiva e agrícola”.

Da mesma forma, constata-se que a recém-criada SAC não dispõe de uma secretaria responsável pela aviação geral. O contato dos integrantes desse segmento com o governo se dá exclusivamente por meio dos órgãos encarregados de regulá-lo e fiscalizá-lo, como é o caso da ANAC e do DECEA, não havendo um interlocutor claro para a discussão de políticas.

Acesso a aeroportos

A Infraero tem buscado recuperar hangares alocados à aviação geral em diversos aeroportos, mediante licitação das respectivas áreas. Aumentos repentinos das tarifas aeroportuárias cobradas pela Infraero também estão colocando em risco a sobrevivência de muitas empresas.

Nos aeroportos coordenados, a alocação de *slots* também discrimina a aviação geral, obrigando-a a fazer uso de aeródromos distantes.

Regulação técnica

No que diz respeito à regulação, verifica-se que em muitos casos a agência, na busca de maior segurança operacional, impõe padrões que praticamente inviabilizam determinados segmentos. No âmbito da aviação experimental, por exemplo, recente alteração normativa, que reduziu de 750 kg para 600 kg o peso máximo das aeronaves não homologadas, está prejudicando diretamente parcela da indústria aeronáutica nacional.

Sugestões:

Criação de uma secretaria específica para a aviação geral na SAC; incorporação à PNAC de diretrizes para a aviação geral, mediante interlocução com as entidades representativas do segmento.

Tratamento isonômico da aviação geral com relação à aviação comercial no acesso aos aeroportos; revisão das tarifas aeroportuárias praticadas pela Infraero; regulação pela ANAC das tarifas da Infraero, para impedir sua majoração abusiva; autorização e incentivo à construção de aeródromos privados voltados ao atendimento da aviação geral.

Reabertura dos escritórios regionais da ANAC; realização de concurso para o preenchimento dos cargos vagos; revisão da regulação técnica, visando equilibrar a busca de segurança operacional com o fomento à indústria e ao mercado nacionais.

SEXTA AUDIÊNCIA PÚBLICA – 24/04/2012

Tema: Políticas públicas voltadas para os táxis aéreos.

Participantes: Fernando Alberto dos Santos, Representante do Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo; Milton Arantes Costa, Presidente da Associação Brasileira de Táxis Aéreos; Rogério Teixeira Coimbra, Secretário de Política Regulatória da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC) e Ricardo Bisinotto Catananda, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)

Importância do Setor

Na abertura do debate, o Presidente da Subcomissão, senador Vicentinho Alves (PR-TO), destacou a função das empresas de taxi aéreo na integração do Brasil, transportando pessoas e cargas para localidades mais isoladas.

Ele informou que as empresas de transporte regular chegam a apenas 140 municípios, enquanto o serviço de taxi aéreo vai a mais de três mil municípios.

No mesmo sentido, Rogério Teixeira Coimbra, Secretário de Política Regulatória da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, disse que a população brasileira tem visão equivocada sobre o setor, identificando táxi aéreo como atividade de luxo, e esquecendo, por exemplo, o transporte de medicamentos e alimentos para áreas remotas, além do deslocamento até plataformas de petróleo.

Formação de pilotos

Outro aspecto apontado por Fernando dos Santos foi a carência de pilotos, frente ao crescimento da frota nacional de aeronaves. Se nada for feito para incentivar a formação de profissionais, cuja qualificação se dá especialmente nas empresas de táxis aéreos que acolhem os jovens aviadores, em dez anos a falta de pilotos será um sério problema.

A SAC afirmou que a capacitação dos pilotos para atendimento às plataformas de petróleo é ainda mais especializada,

requerendo treinamento extra dos profissionais. Atualmente, 160 helicópteros atendem à indústria de petróleo, transportando 1,3 milhão de passageiros por ano.

Os representantes de empresas de táxi aéreo defenderam mudanças na legislação, de forma a contemplar especificidades do setor, pois a aplicação de uma mesma lei para grandes e pequenas aeronaves comerciais, como ocorre hoje, desestimula o serviço regularizado e favorece a atuação de “piratas”.

O representante do Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo, Fernando Alberto dos Santos, explicou que um proprietário de aeronave particular que transporta passageiros mediante remuneração, cobra menos pelo serviço do que as empresas, pois não recolhe impostos e não adota medidas para o atendimento de requisitos técnicos e legais, inclusive de segurança.

Para coibir esse transporte “pirata”, foi cobrada uma maior fiscalização, sendo que é gritante a falta de pessoal da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) para a execução dessa tarefa.

Por sua vez a ANAC explicou que a fiscalização é dificultada pela conivência entre o responsável pela aeronave e os passageiros, os quais, quando abordados, negam ter pago pelo serviço e dizem ser “transporte entre amigos”.

Para Milton Arantes Costa, presidente da Associação Brasileira de Táxis Aéreos, a adequação da legislação à realidade do serviço de táxi aéreo é condição essencial para a redução de

preços e o fortalecimento da legalização dos serviços: “ Hoje, a legislação que rege um voo transcontinental é a mesma para um aparelho monomotor que atua na Amazônia. Se não buscarmos urgentemente legislações diferenciadas para os segmentos, vamos matar qualquer iniciativa”, disse.

O senador Delcídio do Amaral (PT-MS) concordou com a necessidade de atualizar o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.556/1986). O relator da Subcomissão, Vital do Rêgo (PMDB-PB), disse que buscará unidade de pensamento sobre o tema, na elaboração do relatório final que apresentará ao colegiado.

Precificação de combustíveis

A Petrobras, que é praticamente monopolista no fornecimento de combustíveis aeronáuticos, cobra preços que estão entre os mais altos do mundo, o que não apenas eleva os custos gerais da aviação, como coloca as empresas brasileiras em desvantagem frente às estrangeiras.

Esses preços não são regulados, nem pela Agência Nacional de Aviação Civil, nem pela Agência Nacional do Petróleo, o que deixa os consumidores reféns do monopólio da Petrobras.

Some-se a isso o fato de que incide sobre os combustíveis aeronáuticos a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE-Combustíveis), sem que o segmento tenha jamais recebido qualquer parcela dos recursos arrecadados.

Sugestão:

Exclusão dos combustíveis aeronáuticos da incidência da CIDE-Combustíveis; regulação pela ANP dos preços cobrados pela Petrobras

SÉTIMA AUDIÊNCIA PÚBLICA – 02/05/2012

Tema: Políticas públicas para o desenvolvimento da indústria da aviação experimental

Participantes: João Francisco Amaro, Presidente do Museu TAM; Nelson Nagamine, Gerente de Programa da Superintendência de Aeronavegabilidade da ANAC; Ricardo Chaves de Melo Rocha, Diretor do Departamento de Política de Serviços Aéreos da SAC; Humberto Silveira, Presidente da ABRAEX – Associação Brasileira de Aviação Experimental; Gustavo Albrecht, Presidente da ABUL - Associação Brasileira de Ultra Leves; e Bruno de Oliveira Souza, Sócio Diretor da Paradise Industria Aeronáutica Ltda.

Durante os debates, foi destacado que o Brasil possui entre a terceira e a quarta maior frota de aviões experimentais do mundo, o que engloba um universo de aproximadamente 4000 aeronaves e uma cadeia produtiva envolvendo desde montadores amadores até indústrias com dezenas de funcionários, além de vários escritórios de engenharias, empresas importadoras e exportadoras, fornecedores de materiais de altos valores agregados, entre outros.

O Presidente da CISTAC, Senador Vicentinho Alves, reconheceu a importância da aviação experimental para o desenvolvimento da indústria aeronáutica do Brasil, pois a mesma é responsável por testar inúmeros conceitos revolucionários que podem ser testados na prática, como a tecnologia dos materiais compostos.

Ficou demonstrado, ainda, que os trabalhos desenvolvidos pelos construtores amadores no Brasil proporcionam divisas e a obtenção de tecnologia própria sem o pagamento de royalties a outras nações, segundo ressaltou o senador Vicentinho Alves.

Mesmo assim, no Brasil ainda há inúmeras exigências que limitam seu emprego, ainda que seja considerada uma atividade segura.

O debate igualmente abrangeu os ultraleves, que são veículos aéreos classificados como aeronaves muito leves, experimentais, construídos ou montados por amadores ou não, cujo mercado movimenta uma indústria importante.

Segundo os debatedores, o futuro da aviação experimental no Brasil precisa ser revisto, de forma a promover os meios indispensáveis ao contínuo desenvolvimento do setor, sendo necessário aproximar os órgãos responsáveis pela fiscalização e regulação da aviação no Brasil com as entidades que representam a aviação experimental.

Diversas perguntas foram encaminhadas para os representantes dos órgãos de governo ligados ao setor da aviação civil no país, sendo que para a Secretaria de Aviação Civil, a

CISTAC questionou como a mesma vem trabalhando o desenvolvimento da indústria da aviação experimental brasileira e quais seriam os incentivos que a Secretaria está preparando para a aviação experimental.

Para a Agência Nacional de Aviação civil (ANAC), a CISTAC direcionou questionamentos sobre a representatividade da aviação experimental e o que a Agência pode fazer para promover sua atividade no Brasil, bem como a fiscalização das atividades da aviação experimental, incluindo as operações dos ultraleves.

As perguntas encaminhadas aos participantes do debate deverão ser respondidas e acrescentadas ao relatório final que a Subcomissão de Aviação Civil.

Ao final, ficou clara a necessidade de se aproximar os órgãos voltados à administração da aviação brasileira com os setores envolvidos com a aviação experimental, o que foi reconhecido pela própria SAC.

Sugestão:

Permissão para montagem de aeronaves experimentais, inclusive aquelas com mais de dois lugares, e para sua comercialização por empresas voltadas a aviação experimental, pois no Brasil já tivermos cerca de 40 empresas voltadas a essa atividade, sendo que hoje existem apenas cinco.

OITAVA AUDIÊNCIA PÚBLICA – 08/05/2012

**Tema: Debater as políticas públicas para a aviação comercial /
Linhas Aéreas.**

Participantes: Professor do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (COPPE/UFRJ), Elton Fernandes; representante da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Ricardo Bisinotto Catanant; representante da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR), Ricardo Chaves de Melo Rocha; presidente da subcomissão, senador Vicentinho Alves (PR-TO); diretor-presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (SNEA), José Márcio Monsão Mollo; diretor especial de aviação regional do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (SNEA), Victor R. Celestino.

A audiência pública teve como objetivo ouvir o setor produtivo aeronáutico de maior relevo para a população em geral, que se trata das empresas de linhas aéreas, que apesar de operarem internamente com pouco mais de 500 aeronaves, transportam ao ano aproximadamente 180 milhões de passageiros, com uma demanda que cresce mais de 10% ao ano.

Infraestrutura

Após as explanações levadas a cabo pelos participantes, restou denotado que entre os principais gargalos ao setor, foram mencionados a situação crítica da infraestrutura

aeroportuária, sendo que a sobrecarga de aeronaves no pátio e nas pistas dos aeroportos brasileiros representa apenas um desses aspectos, segundo mencionou o Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (SNEA). O congestionamento nos terminais de passageiros também foi apontado pelos representantes das empresas, que consideram insuficientes os investimentos previstos para o setor.

O diretor do Departamento de Política de Serviços Aéreos da Secretaria de Aviação Civil, Ricardo Chaves de Melo Rocha, mencionou que a melhoria da infraestrutura aeroportuária é uma das prioridades do governo e que medidas já foram adotadas, como investimentos na expansão de aeroportos e concessões a empresas privadas.

O professor Elton Fernandes, do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (COPPE/UFRJ), considerou, no entanto, que o governo não sinaliza com regras claras que possibilitem o planejamento de longo prazo das empresas aéreas.

Combustível

O Sr. José Márcio Monsão Mollo, presidente do SNEA, também reclamou do alto preço do querosene utilizado na aviação (QAV). Foi informado que a Petrobras aumentou em 33% o preço do QAV em 2011.

Segundo o Sr. José Mollo, o combustível representava 32% dos custos para as empresas em 2010 e hoje já representa 40%, ademais de protestar contra a elevação de impostos.

Marco regulatório

O presidente da subcomissão, senador Vicentinho Alves (PR-TO), manifestou preocupação com o fato de companhias aéreas “surgirem, crescerem e morrerem” em pouco tempo. Ele cobrou políticas que possam apoiar novas empresas e defendeu a atualização do marco regulatório do setor, lembrando que o Código Brasileiro da Aeronáutica é de 1986, anterior à atual Constituição Federal.

Ao concordar com o parlamentar, Ricardo Rocha observou que a revisão do marco regulatório poderá reduzir dificuldades no ingresso de novas empresas e beneficiar a concorrência. Também Ricardo Bisinotto Catanant, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), afirmou que a agência tem buscado atualizar normas e regulamentações, visando dar mais eficiência ao transporte aéreo no Brasil.

Prejuízos

Com base nas informações apresentadas por José Márcio Mollo, todas as empresas aéreas enfrentam prejuízos por causa dos altos custos do querosene e do excesso de encargos. Dados apresentados pelo professor Elton Fernandes confirmam

dificuldades das empresas na obtenção de lucro, apesar do aumento dos passageiros.

“Tarifas exageradamente baixas para encher os aviões, aliadas a uma oferta exagerada, não combinam com lucros” opinou Fernandes. Ele acrescentou que impor tarifas altas para passageiros a negócios poderá “afastar os clientes mais rentáveis do transporte aéreo”.

Para Victor Celestino, diretor do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, as dificuldades enfrentadas pelas empresas que operam voos regionais, em especial na Amazônia Legal, seriam ainda maiores. O sindicalista informou que as companhias pagam um preço ainda mais elevado pelo combustível, também enfrentando graves problemas de infraestrutura.

A audiência também contou com as considerações do Senador Randolfe Rodrigues (PSOL-AP), que, ademais de considerar absurdos os preços das passagens nos voos das empresas que operam no Amapá, também questionou quanto às condições dos métodos propostos por pilotos que queriam realizar uma “operação padrão”, simplesmente obedecendo a todos os procedimentos recomendáveis de segurança para operações das aeronaves, o que seria suficiente para atrasar os voos em recorrentes operações, ao que foi respondido pelo Sr. Victor Celestino, que afirmou que os procedimentos de segurança são corriqueiramente seguidos, e que tal paralisação se valeria em delongar sua verificação.

Sugestões:

Reestruturação plena de toda a infraestrutura aeroportuária e da malha aeroviária nacional, o que se requer em caráter de urgência, e que se inclua a ampliação e a construção de novos sítios aeroportuários;

Revisão das alíquotas tributárias sobre toda a atividade aeronáutica, incluindo-se os valores cobrados sobre as atividades aeronáuticas e as atividades afins;

Revisão do tarifário cobrado pela INFRAERO, ANAC e DECEA, que foram onerados sobremaneira nos últimos dois anos;

Revisão do preço dos combustíveis praticados pela Petrobrás, especialmente para as empresas de linhas aéreas nacionais e regionais;

Elaboração de um novo marco regulatório para o setor;

Estimular a formação de mão de obra para o setor.



SENADO FEDERAL

SECRETARIA DE COMISSÕES

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA – CI

SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA DE AVIAÇÃO CIVIL – CISTAC

ATA DA 1ª REUNIÃO DA SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA DE AVIAÇÃO CIVIL – CISTAC, 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54ª LEGISLATURA, REALIZADA EM 09 DE FEVEREIRO DE 2012, QUINTA-FEIRA, ÀS 8:30 HORAS.

Às oito horas e cinqüenta e dois minutos do dia nove de fevereiro de dois mil e doze, no Plenário nº 13, da Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência da Senadora **Lúcia Vânia**, Presidente em exercício da Subcomissão, nos termos do artigo 88, § 3º, do Regimento Interno do Senado Federal, inicia-se a reunião de instalação da Subcomissão Temporária de Aviação Civil – CISTAC. Presente a Senhora Senadora e os Senhores Senadores: **Walter Pinheiro, Vicentino Alves, Flexa Ribeiro, José Pimentel**. Registra-se a presença dos Senadores, não-membros desta Subcomissão, **Blairo Maggi, Vanessa Grazziotin e Ricardo Ferraço**. Deixam de comparecer os demais Senhores Senadores. Havendo número regimental, a Senhora Presidente declara aberta a sessão. A Presidente comunica que o Senador Vicentinho Alves e o Senador Vital do Rêgo, foram indicados para Presidente e Vice-Presidente, respectivamente. A Presidente comunica que a eleição de Vice-Presidente da Subcomissão será realizada posteriormente. É aberta a votação para Presidente da Subcomissão. É feita a leitura do Programa de Trabalho da Subcomissão Temporária sobre a Aviação Civil. Usam da palavra os Senadores Vicentinho Alves, Blairo Maggi, Ricardo Ferraço e Vanessa Grazziotin. É realizada nova votação para Presidente da Subcomissão em decorrência de erro de procedimento. Após a votação, são designados escrutinadores os Senadores Vanessa Grazziotin e Flexa Ribeiro. A Presidente comunica que, em escrutínio secreto, fica eleito, Presidente da Subcomissão, o Senador Vicentinho Alves, com 3 (três) votos SIM, nenhum voto NÃO e nenhuma abstenção. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às nove horas e trinta e sete minutos, lavrando eu, José Alexandre Girão Mota da Silva, Secretário da Subcomissão Temporária de Aviação Civil – CISTAC, a presente Ata, que lida e aprovada, será assinada pela Senhora Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

Senadora Lúcia Vânia

Presidente



SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

CI (Subcomissão Temporária Aviação Civil) 1ª Reunião

09/02/2012

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Havendo número regimental, declaro aberta a 1ª reunião da Subcomissão Temporária sobre Aviação Civil da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 2ª Sessão Legislativa da 54ª Legislatura.

A presente reunião tem por finalidade a instalação dos trabalhos e a eleição do presidente e do vice-presidente da subcomissão.

Foi registrada, até o presente momento, a seguinte chapa: para presidente, Senador Vicentinho Alves; para vice-presidente, Senador Walter Pinheiro...

O SR. VICENTINHO ALVES (PR – TO) – Pela ordem, Srª Presidente.

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Pela ordem, Senador Vicentinho.

O SR. VICENTINHO ALVES (PR – TO) – Srª Presidente, meus cumprimentos a V. Exª e à Senadora Vanessa.

Eu fiz um contato com o Senador Walter Pinheiro e a ideia é que ele seja o relator da subcomissão e que o vice-presidente – ainda não fiz o contato – seja o Senador Eduardo Braga, do Amazonas. É possível fazemos a modificação?

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Sim. Vamos solicitar à Secretaria que faça a retificação e vamos já colocar a chapa.

Para presidente, o Senador Vicentinho Alves; para vice-presidente...

O SR. VICENTINHO ALVES (PR – TO) – Presidente, poderemos colocar o Senador Vital do Rêgo, que também é do PMDB e já se manifestou? Eu ainda não fiz o contato ainda com o Senador Eduardo Braga. É possível?

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – No lugar de Eduardo Braga.

O SR. VICENTINHO ALVES (PR – TO) – Vital do Rêgo.

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Atendendo ao pedido dos membros da Subcomissão Temporária sobre Aviação Civil, vamos ler novamente a chapa que estará em votação: para presidente, Senador Vicentinho Alves; para vice-presidente, o Senador Vital do Rêgo.

Declaro aberto o processo de votação que será feito em escrutínio secreto, informando às Srªs e aos Srs. Senadores que já se encontram sobre a mesa as cédulas de votação devidamente rubricadas para serem preenchidas pelo votante após a chamada nominal, obedecidas as composições partidárias.

Solicito ao Senador Vicentinho Alves para proceder à votação. *(Pausa.)*

Comunico aos Srs. Senadores que a eleição será apenas do presidente, uma vez que o vice-presidente não se encontra na Casa. *(Pausa.)*

Enquanto esperamos os Srs. Senadores para a votação, eu vou ler o programa de trabalho da Subcomissão Temporária sobre Aviação Civil.

Objetivos:

A aviação cumpre um papel fundamental em um País de dimensões continentais como o Brasil. Trata-se não apenas do principal modo de transporte de passageiros em grandes distâncias, mas igualmente de fator de integração nacional, transporte de cargas de maior valor agregado e importante segmento gerador de empregos diretos e indiretos.

O setor está em processo de transformação acentuada nos últimos anos, caracterizada pela liberação da aviação comercial doméstica e internacional, ampliação do acesso a camadas da população com menor renda, transferência de competências do comando da Aeronáutica por órgãos civis, concessão de aeroportos à iniciativa privada e introdução do controle de tráfego aéreo por meio de satélites.

Nesse contexto, a criação, no âmbito da Comissão de Infraestrutura da Subcomissão temporária sobre Aviação Civil, demonstra o compromisso do Senado Federal com essa importante área da economia brasileira.

O que se pretende é realizar uma avaliação abrangente do estado atual da aviação brasileira em todos os seus segmentos, de modo a contribuir para a formulação de uma política pública democrática e inclusiva para o setor e, principalmente, para a reformulação da legislação existente.

Portanto, nesse momento, peço ao Senador Vicentinho Alves fale da proposta apresentada a esta Subcomissão.

Aproveito a oportunidade para cumprimentá-lo pelo trabalho e dizer que a Comissão de Infraestrutura espera um resultado altamente positivo, uma vez que V. Exª conhece profundamente a área e poderá ser um grande colaborador do Congresso Nacional para os órgãos que agora se instalam para tratar a questão da aviação civil.

Com a palavra o Senador Vicentinho Alves.

O SR. VICENTINHO ALVES (PR – TO) – Srª Presidenta, Srªs e Srs. Senadores, como V. Exª acaba de ler, o Brasil é um País continental e a aviação tem um papel importantíssimo em um país como o nosso. A aviação transporta pessoas, riquezas, enfim, o desenvolvimento nacional e também tem um papel de integração deste País.

Portanto, neste momento, é bastante apropriado que esta Subcomissão, o Senado Federal, a Comissão de Infraestrutura, tão bem presidida por V. Exª, neste instante, demonstre para o Brasil que o Senado está sintonizado com o momento atual e com as necessidades de avanço de uma regulamentação adequada para a aviação no País.

Vamos, por exemplo, ouvir, como já foi lido aqui, a Secretaria de Aviação Civil, a Anac, o Decea, a Infraero, o Cenipa, a aviação geral, a aviação de táxi aéreo, a aviação comercial, a aviação regional. Também vamos ouvir o Sindicato Nacional dos Aeronautas e as associações.

Quero, inclusive, cumprimentar os aviadores que aqui estão. Em seguida citarei os nomes. Também iremos tratar, em audiências públicas, de manutenção de aeronaves, formação de recursos humanos, concessão de aeroportos.

Aqui, Presidenta Lúcia, estão presentes pilotos de várias companhias do Brasil, colegas e amigos, Pedro Bisa, da TAM, Comandante Pedro Bisa, Comandante Luís Cláudio, da TAM, Comandante Vieira de Melo, da TAM, Diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas João Henrique, Comandante Aguirres, da GOL, Carlos Seixas, da Associação Brasileira de Pilotos da Aviação Civil, Comandante Milton Arantes, que é um bom Presidente da Associação Brasileira de Táxis Aéreos. Inclusive ontem nós estivemos numa boa reunião lá na Anac com a grande maioria dos táxis aéreos do Brasil. E muita coisa nós vamos tratar aqui, inclusive no que diz respeito ao eminente Senador Blairo Maggi.

Por exemplo: carga horária de trabalho. O que é de companhia aérea não pode ser táxi aéreo. Nós vamos desmembrar tudo isso. O regulamento hoje é geral. Um táxi aéreo que pode pegar um fretamento de Goiânia para Brasília, pode pegar de Goiânia para Miami, mas a carga horária o impede no meio do caminho. Isso está equivocado.

Então nós teremos uma carga horária de trabalho para a aviação de companhia e também para as outras aviações. Vamos desmembrar.

Também precisamos organizar e facilitar a vida, porque hoje existe uma carga altíssima de taxas aeroportuárias para as empresas de táxi aéreo. Para a senhora ter uma ideia, os impostos de um táxi aéreo são de 9% e a carga aeroportuária é de 12%. Aí eles recorrem à Anac para diminuir, e a Anac diz: não, uma parte da taxa é nossa, a outra é do Decea, a outra é não sei de quem. Quer dizer, está havendo sobreposições.

Queremos também definir qual é a ação efetiva da Anac, da Sac, do Decea e da Infraero.

Então é nesta Subcomissão que nós vamos legislar e contribuir com o Governo Federal e a Presidenta Dilma no sentido de regulamentar e colocar cada um com a sua ação efetiva sem sobreposições.

Para se ter uma idéia, Senador Blairo, uma empresa de táxi aéreo instalada em Marabá vai tratar os seus assuntos em São Paulo. Se for de Imperatriz, ali ao lado, vai tratar em Recife; de Santarém vai tratar no Rio de Janeiro.

Ora, se nós temos cinco regiões no País, a empresa de táxi aéreo que está na Região Norte vai tratar em Belém; quem estiver instalado na Região Nordeste vai a Recife; aqui no Centro-Oeste, se for de Goiânia ou de Cuiabá, em Brasília; quem estiver no Sudeste, em São Paulo; e quem estiver no Sul, em Curitiba. Eles invertem, deslocam um empresário de Santarém, Senador Blairo, para tratar da sua empresa no Rio de Janeiro. Veja como está a falta de programação.

Tudo isso nós vamos ajustar. Precisamos observar a aviação internacional também, o que está ocorrendo na América e na Europa. De modo que esta Subcomissão, que tem o prazo de um ano... Neste período, depois de ouvir todos os segmentos envolvidos, juntamente com a nossa equipe, os consultores, os Senadores e Senadoras que participam desta Comissão, nós queremos dar uma grande contribuição ao País no sentido de apresentar à Presidenta Dilma.

A nossa ideia é de não termos nenhum projeto de lei, Presidente, porque pode atrasar muito e, chegando à Câmara, todo esse trabalho pode ser descaracterizado. A ideia é apresentar à Presidenta Dilma, ao final, um projeto que diga respeito à regulamentação da aviação como um todo: as empresas, os táxis aéreos... desde ultraleve, que ocupa o espaço aéreo, passando por aviação em geral, por táxi aéreo, por regional, por companhia e pelos seus profissionais e aviadores, além da questão de manutenção.

O Brasil precisa urgentemente investir na formação de jovens aviadores, porque já se trata de importar mão de obra para a aviação no País. Não podemos nos submeter a isso. Eu sempre digo que o que temos de melhor é apresentar no futebol os craques que são brasileiros; na aviação, também. Precisamos fazer com que o Governo Federal invista na formação de aviadores para que a gente possa acompanhar esse mercado superaquecido da aviação no Brasil. É louvável aqui se registrar que tudo isso ocorreu porque a economia brasileira avançou, vem avançando e continua agora no Governo da Presidente Dilma. De modo que precisamos investir muito na formação de profissionais para que não precisemos importar. A burocracia, diminuir. Para se ter uma ideia, Senador Blairo, V. Ex^a, que conhece bem a aviação, um piloto de King Air C-90 tem que se deslocar para tirar seu certificado nacional; o do B-90, mesmo avião, mesmo motor, mesmo combustível, só muda o painel, porque um é horizontal e o outro, vertical, tem que fazer outro certificado. Na América não é preciso; é o certificado multimotores. Por que lá pode e aqui não? São entraves burocráticos que nós precisamos destravar na regulamentação, e vamos fazer isso. Vamos procurar dar nossa modesta contribuição como aviador, como cidadão brasileiro, como Senador da República para que possamos avançar. E precisamos avançar muito. O Código Brasileiro do Ar é de 1986, Sr^a. Presidente, quer dizer, superdefasado. De lá para cá, quanto já

se avançou? E o Senado Federal demonstra que hoje há a preocupação, o zelo, o comprometimento com a organização da aviação do Brasil. Muito obrigado, Presidente.

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (PR – MT) – Presidente, cumprimento V. Exª., nossa Presidente da Comissão, Senador Vicentinho, Senadores e Senadoras aqui presentes. Gostaria, Senador Vicentinho, de cumprimentá-lo pela iniciativa da formação desta subcomissão que está sendo instalada hoje para tratar do assunto da aviação de maneira geral no Brasil.

Eu já me dou por satisfeito por ter provocado essa discussão quando apresentei projeto de lei no sentido de nós alterarmos, fazermos algumas modificações no trabalho dos aviadores. Foi um tema polêmico; de todos os temas com que nos envolvemos no Senado, foi o que mais me originou *e-mails*, comentários nas redes sociais. Vi que os profissionais da área não gostaram muito que mexêssemos nisso.

Procurei o Senador Vicentinho, que me disse que cuidaria desse assunto porque era da área. De fato, é um aviador não antigo, porque bastante moço ainda, mas um aviador experiente. Eu até disse ao Senador Vicentinho: se esse negócio incomoda tanto, não há problema. Eu quis fazer alguma coisa para começarmos uma discussão. E também a sociedade precisa entender que a entrada de um projeto de lei, a provocação de um projeto de lei não significa que vai virar lei; significa que vai gerar uma discussão. E o início dessa discussão surgiu por aí.

E o Senador Vicentinho me disse que eu não precisaria retirar esse projeto de lei porque ele estava conversando com a categoria e que então iríamos aproveitar esse momento em que a categoria se mobiliza para combater ou discutir esse projeto, e vamos propor então uma discussão mais ampla sobre a aviação civil no Brasil. Acho que está muito bem colocado, e vejo, pelos nomes que V. Exª colocou aqui, que tem representantes dos pilotos e das categorias que estão aqui. Quero me colocar à disposição para o que for possível, Vicentinho, para ajudá-lo e ajudar esta comissão também para que a gente encontre mecanismos para que os aviadores tenham boa proteção, mas para que também os consumidores, aqueles que transitam pelo Brasil afora, também tenham boas condições.

Eu não sei se, às vezes, é falta de organização das companhias ou alguma coisa parecida. Já aconteceu comigo, por exemplo – são estas coisas que fazem com que, no futuro, quando você tem uma posição de poder mexer em alguma coisa, você queira mexer, porque você já sofreu com isto já também –, num voo entre Cuiabá e Manaus, há muito tempo, este problema: chegando a Manaus, não conseguimos fazer o pouso, porque o tempo não estava bom; a aeronave foi deslocada para Santarém; chegando a Santarém, venceu o horário da tripulação, eles desceram do avião e nós ficamos lá. Esse tipo de coisa, Senadora, é que precisamos compreender. Têm serviços inadiáveis em todas as áreas.

Eu queria dizer aqui que jamais a minha proposição foi no sentido de prejudicar alguém. Pelo contrário, quero que aproveitemos esta oportunidade e façamos a discussão que tiver de ser feita. Eu estou aqui para ajudar e para participar da formulação de uma nova política, já que temos agora como defensor dessa bandeira o Senador Vicentinho,

que conhece muito bem aviação e tem no seu círculo de amizades pessoas que lidam com esse assunto, vivendo dele.

Então, era esta a minha colocação: parabenizá-lo e me colocar à disposição de V. Ex^a para ajudá-lo nesse processo.

O SR. VICENTINHO ALVES (PR – TO) – Pela ordem, Presidente.

A SR^a PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Pela ordem, Senador Vicentinho.

O SR. VICENTINHO ALVES (PR – TO) – Presidente, eu estava cometendo uma injustiça e quero me redimir.

Efetivamente, na melhor das intenções, o projeto do Senador Blairo, que será também incluído na subcomissão – e continuaremos debatendo isto -, foi um despertar para todo esse outro contexto da subcomissão. Portanto, quero aqui parabenizar o meu líder, o meu amigo, o Senador Blairo, e dizer que os aviadores do Brasil têm por ele muito respeito. É claro que o debate é sempre salutar e a intenção dele foi sempre a melhor. Será também incluído o seu projeto na subcomissão para discutirmos de uma forma mais ampla.

Como eu disse, vamos desmembrar a questão de carga horária em relação à companhia aérea, a taxi aéreo e à aviação geral. Para a senhora ter ideia, os taxis aéreos estão sofrendo muitas enormes, absurdas, pelo Ministério do Trabalho, porque a regra de carga horária é a mesma da companhia. Não podemos ter isso. Por exemplo, aqui, tem um comandante da Gol, que é o amigo Aguirres, e o que ele mais conhece é a questão da fadiga de aviadores, de tripulação. Nós já iniciamos, naquela audiência pública, essa discussão e a Anac já está fazendo audiência pública por Internet para discutir a questão da fadiga, do excesso de carga de trabalho. Para se ter uma ideia, naquele acidente da TAM em São Paulo, todo mundo só colocou defeito nas manetes, no avião, na tripulação etc; e esqueceram que a população vinha bocejando e o bocejo já significa fadiga. Se observarmos, a grande maioria dos acidentes é por fadiga na tripulação. Excesso de trabalho, excesso de hora voada. Temos de conciliar tudo isso.

Portanto, eu queria fazer essa justificativa ao nosso líder e amigo, o Senador Blairo. Tudo começou com esse projeto do amigo.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco/PMDB – ES) – Pela ordem, Presidente.

A SR^a PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Pela ordem, Senador Ferração.

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco/PMDB – ES) – Senadora Presidente Lúcia Vânia, cumprimentando o Senador Vicentinho pela tempestividade e pela oportunidade do requerimento, está me parecendo que talvez pudéssemos incluir também nesta subcomissão um acompanhamento de todo o processo de concessão dos aeroportos brasileiros, assim como o acompanhamento de toda conjuntura do programa de trabalho da Secretaria Nacional de Aviação Civil. Acho que é fundamental observarmos com atenção tudo que está relacionado

às boas condições de trabalho dos nossos profissionais de aviação, mas acho que esta Comissão poderia também aprofundar os seus trabalhos fazendo uma investigação, uma avaliação dos desdobramentos de todo o processo de concessão, que eu estou saudando com enorme entusiasmo.

Para além da disputa ideológica, dos conflitos, acho que o Brasil precisava de uma decisão como essa. Está correta a Presidente Dilma, fez o que tinha de fazer. O que desejamos é que esses aeroportos possam, de fato, dar a oportunidade aos usuários brasileiros e à economia brasileira, que sejam novos tempos, com melhor competitividade.

Sugiro ao Senador Vicentinho que possamos incluir essa pauta de infraestrutura. Acho que isso poderia dar a esta Subcomissão um alento maior, para além de uma audiência apenas. O tema da estrutura aeroportuária, aeroviária no Brasil é muito complexo. Parece-me que em apenas uma reunião talvez não consigamos. O que estou sugerindo é que possamos ampliar o debate além disso, para aprofundarmos, com a boa iniciativa do Senador Vicentinho e o acolhimento desta Subcomissão.

Muito obrigado.

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Com a palavra a Senadora Vanessa.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/PCdoB – AM) – Srª Presidente, também quero cumprimentar o Senador Vicentinho pela iniciativa.

Já tive oportunidade de conversar com ele, já participamos juntos de uma outra subcomissão, eu, como Presidente e ele como vice, que trata de assuntos regionais.

A aviação é um tema extremamente extenso. S. Exª listou aqui, obviamente, audiências públicas, mas, a partir das audiências, serão esses os temas que serão trabalhados. Assim eu compreendo, Senador Ferraço.

Entre os temas listados, temos a aviação regional. Já combinamos que esse debate será feito junto com a Comissão de Desenvolvimento Regional e com as Subcomissões da Amazônia e Nordeste. Reputo esses com os maiores problemas para a aviação, porque as regiões que mais precisam, Senadora, são aquelas que possuem uma infraestrutura mais precária e exatamente por essa razão os preços são caríssimos. Para ir a uma cidade do interior do meu Estado, pagamos mais caro que de Manaus a São Paulo. Ir para os Municípios do interior de avião, na minha região, não é uma opção, mas o único modo. Esse é o meio de se transportar doentes e tudo mais.

Já combinamos, eu e o Senador Vicentinho, que vamos trabalhar esse tema juntos.

Para concluir, gostaria de falar sobre o projeto do Senador Blairo que trata da jornada de trabalho dos pilotos, dos aeronautas.

Tenho conversado, porque tenho contato muito próximo com vários deles, e ele têm demonstrado muita preocupação. Já venho conversando com o Senador Blairo há

muito tempo e o objetivo é debater. Que todos eles fiquem tranquilos porque absolutamente nada que prejudique a categoria o Senado aprovará, muito menos o Senador Blairo proporá. Já houve uma conversa com os aeronautas, muitas outras acontecerão, o debate será intensificado.

De fato, trata-se de uma profissão diferenciada e que exige um tratamento diferenciado. Ficou provado, depois de alguns meses de investigação, aquilo que vários pilotos me disseram logo após aquele desastre da Air France, do avião que caiu no mar: os pilotos dormiram. Os pilotos estavam estressados. Não estavam acordados, confiaram em excesso na máquina e não estavam acordados quando se depararam com uma formação meteorológica importante que causou o desastre.

Fiquemos tranquilos – assim como o Senador Walter Pinheiro -, porque o debate será levado em bom tom.

Muito obrigada, Sr^a Presidente.

A SR^a PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Agradeço à Senadora Vanessa.

O SR. VICENTINHO ALVES (PR – TO) – Sr^a Presidente?

A SR^a PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Pois não, Senador Vicentinho.

O SR. VICENTINHO ALVES (PR – TO) – O item 13, que se refere à concessão de aeroportos, tão bem colocada pelo Senador Ricardo Ferraço – é louvável a preocupação dele –, aqui está como uma sugestão de roteiro. É claro que não está fechado. Poderemos ampliar e melhorar. E nós vamos acatar a sugestão do Senador Ricardo Ferraço, no sentido de aprofundar bem a questão da privatização de aeroportos.

O modelo é bom. Da minha parte, eu aprovo 49% do consórcio, sendo parte o Governo Federal, o povo brasileiro, 51% a iniciativa privada. Mas vou sugerir durante o andar da Comissão no sentido de que nós tenhamos um modelo completo, que não fique só nos grandes aeroportos, que também quem privatize os grandes seja como... Não é o mesmo modelo das teles, porque não houve essa participação de 49%. Até li uma matéria do Senador Lindbergh nesse sentido. Mas que também venha a atingir os médios e pequenos aeroportos. Precisamos fazer uma coisa completa no País, um modelo para atender a todos.

Então nós vamos discutir muito isso. A preocupação do Senador Ricardo Ferraço é louvável...

O SR. RICARDO FERRAÇO (Bloco/PMDB – ES) – O que estou propondo, Senador Vicentinho, é que, como no avião, nós tenhamos duas asas. Numa asa nós poderemos aprofundar e detalhar as boas condições de trabalho dos profissionais da aviação brasileira e numa outra asa poderemos aprofundar o debate em relação à estrutura aeroviária do País, sobretudo com relação a esse modelo de concessão que foi licitado essa semana.

O SR. VICENTINHO ALVES (PR – TO) – Nós precisamos, Presidente, exatamente disso e cuidar também das empresas. A galinha dos ovos de ouro não pode morrer. Então temos que fazer uma coisa equilibrada.

Só para finalizar, nós temos um caso específico na cidade de Araguaína, no Estado de Tocantins. A Anac multou o Governo do Estado, e ali está presente o eminente amigo Secretário de Infraestrutura Alexandre Ubaldo, em R\$800 mil sobre o aeroporto de Araguaína. A reforma do aeroporto já está concluída, já temos o laudo, estamos agora aguardando a desinterdição do aeroporto. Mas olhem a falta de cuidado. O aeroporto de Araguaína é administrado pela Prefeitura de Araguaína, e o Estado foi multado em R\$800 mil. Então são detalhes que o burocrata...

Primeiro um ente federado multar o outro em R\$800 mil... Você está deixando de construir uma escola, um posto de saúde, uma creche, uma ponte. Eu acho que a força do diálogo seria melhor para se encontrar uma solução. Se multar em R\$800 mil a prefeitura, ela se inviabiliza, deixa de receber recursos.

Nós temos que ter muito cuidado com relação à burocracia brasileira. Com isso nós vamos procurar facilitar mais a vida também dos entes federados com relação aos aeroportos no Brasil.

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Comunico aos Srs. Senadores que houve um engano da Secretaria no sentido de colocar para votar dois membros da base do Governo. Então nós temos que fazer uma nova votação para não incorrer nesse erro. Pediria aos Srs. Senadores membros da Comissão que voltassem às urnas para fazer a votação.

Encerro a presente sessão dizendo ao Senador Vicentinho da alegria da Subcomissão de Aviação Civil em contar com a sua colaboração para um tema extremamente importante que vai enriquecer os trabalhos desta Comissão.

Sugiro a V. Exª que solicite à própria Secretaria o acompanhamento de toda a discussão que será feita nessa área, no sentido de que possamos publicar toda a discussão que irá gerar esse projeto que será sugerido à Senhora Presidente da República.

Portanto agradeço. Quero que V. Exª conte com esta Presidência e com a Vice-Presidência, na pessoa do Senador Blairo Maggi, que me acompanha nesta Comissão, e tenho certeza de que vamos obter bons resultados.

Acredito que a sugestão do Senador Ferraço seja extremamente importante. Esse episódio que terminou com as concessões que foram feitas na semana passada precisa ser acompanhado, fiscalizado, para que nós possamos aprimorar o sistema.

Acho que esta Subcomissão poderá debruçar-se sobre o tema e obter, com isso, um resultado positivo e uma colaboração efetiva da Comissão de Infraestrutura do Senado Federal ao Executivo.

Portanto, quero agora convidar o Senador Flexa Ribeiro e a Senadora Vanessa para fazerem a contagem dos votos.

O Senador Vicentinho deve votar. *(Pausa.)*

Vote, Flexa!

O Senador Walter Pinheiro deve votar. *(Pausa.)*

Senadora Vanessa, para contagem dos votos.

A SRª VANESSA GRAZZIOTIN (Bloco/PCdoB – AM) – Já acabaram os votos?

A SRª PRESIDENTE (Lúcia Vânia. Bloco/PSDB – GO) – Está encerrando. *(Pausa.)*

Senador Flexa, fique aí para contagem dos votos.

Vou declarar o resultado da votação.

Votaram três Srs. Senadores, três votos “sim”. Está eleito, portanto, o Senador Vicentinho como Presidente da Subcomissão de Aviação Civil.

Encerro a presente reunião e convoco as Srªs e os Srs. Senadores para uma nova reunião, que se realizará a partir deste momento e em que vamos apreciar a pauta já distribuída antecipadamente para os Srs. Senadores.

(Iniciada às 08 horas e 52 minutos, a reunião é encerrada às 09 horas e 37 minutos.)



SENADO FEDERAL

SECRETARIA DE COMISSÕES

SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA – CI

SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE A AVIAÇÃO CIVIL – CISTAC

ATA DA 2ª REUNIÃO DA SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE A AVIAÇÃO CIVIL – CISTAC, 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54ª LEGISLATURA, REALIZADA EM 29 DE FEVEREIRO DE 2012, QUARTA-FEIRA, ÀS 9:00 HORAS.

Às nove horas e vinte e cinco minutos do dia vinte e nove de fevereiro de dois mil e doze, no Plenário nº 13, da Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador Vicentinho Alves, Presidente desta Subcomissão, reúne-se a Subcomissão Temporária sobre a Aviação Civil, com a presença dos Senhores Senadores: **Vital do Rêgo, Eduardo Braga e Flexa Ribeiro**. Deixam de comparecer os demais Senadores. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara aberta a Reunião, propondo a dispensa da leitura da ata da primeira Reunião, que é dada como lida e aprovada. O Presidente comunica que a primeira parte da Reunião tem por finalidade a Eleição do Vice-Presidente desta Subcomissão. E que foi registrado, até o momento, o nome do Senhor Senador Vital do Rêgo. O Presidente lamenta a ocorrência de acidente com avião da CTA, taxi aéreo do Amazonas. Usa da palavra o Senador Eduardo Braga, que apresenta sugestão de que as reuniões desta Subcomissão ocorram às segundas-feiras às dezessete horas. O Presidente declara aberto o processo de votação para Vice-Presidente desta Subcomissão. Encerrada a votação, é designado escrutinador o Senador Eduardo Braga. O Presidente comunica que, em escrutínio secreto, fica eleito Vice-Presidente desta Subcomissão, com 3 (três) votos Sim, nenhum voto Não e nenhuma Abstenção, o Senador Vital do Rêgo. O Presidente convida o Senador Eleito Vice-Presidente a ocupar seu lugar à Mesa. Usa da palavra o Senador Vital do Rêgo. É designado Relator desta Subcomissão o Senador Eduardo Braga. Usa da palavra o Senador Flexa Ribeiro. Passa-se à segunda parte da Reunião, quando é apreciado, item único extrapauta, o **Requerimento nº 1/2012–CISTAC**, de autoria do Senador Vicentinho Alves, que “Nos termos do art. 58, § 2º, incisos II e V da Constituição Federal, combinado com o art. 90, incisos II e V, do Regimento Interno do Senado Federal, requeiro sejam realizados, por esta Subcomissão Temporária sobre Aviação Civil, ciclos de audiências públicas dentro de uma agenda específica de debates, para discutir políticas públicas para a Aviação Civil brasileira, conforme roteiro abaixo, sendo que as datas e

os convidados serão definidos oportunamente: 1ª Audiência – Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); 2ª Audiência – Secretaria de Aviação Civil (SAC); 3ª Audiência – Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA); 4ª Audiência – Empresa Brasileira de Administração Aeroportuária (INFRAERO); 5ª Audiência – Centro de Investigação de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA); 6ª Audiência – Aviação geral; 7ª Audiência – Táxis aéreos; 8ª Audiência – Aviação comercial; 9ª Audiência – Indústria das linhas aéreas (visão internacional) – IATA; 10ª Audiência – Aviação regional; 11ª Audiência – Sindicato Nacional dos Aeronautas e Associações; 12ª Audiência – Manutenção de aeronaves; 13ª Audiência – Formação de recursos humanos; 14ª Audiência – Concessões de aeroportos; 15ª Audiência – Belém–PA; 16ª Audiência – Manaus–AM; 17ª Audiência – Recife–PE; 18ª Audiência – Goiânia–GO; 19ª Audiência – São Paulo–SP; e 20ª Audiência – Porto Alegre–RS.” Aprovado. O Presidente comunica que os dois itens de requerimentos que constavam na segunda parte da pauta desta reunião foram integrados nesse Requerimento extrapauta, também de sua autoria. O Presidente convoca os Senhores Senadores para a próxima Reunião desta Subcomissão a realizar-se na segunda-feira seguinte, cinco de março de dois mil e doze, às dezessete horas. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às dez horas e cinco minutos, lavrando eu, José Alexandre Girão Mota da Silva, Secretário da Subcomissão Temporária sobre a Aviação Civil – CISTAC, a presente Ata, que lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

Senador Vicentinho Alves

Presidente



SENADO FEDERAL

SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

Sub. Temporária Aviação Civil (2ª Reunião)

29/02/2012

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Bom dia a todos!

Havendo número regimental, declaro aberta a 2ª Reunião da Subcomissão Temporária sobre a Aviação Civil da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e aprovação da Ata da 1ª Reunião.

Se os Srs. Senadores e as Srªs. Senadoras estiverem de acordo queiram permanecer como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovada.

De início, antes de votarmos a escolha do primeiro vice-presidente, convido para fazer parte da Mesa, e já designado por esta presidência, o eminente colega Senador Eduardo Braga. Iremos trabalhar com afinco nesta Subcomissão no sentido de darmos a melhor contribuição para o nosso País com relação à regulamentação da aviação geral no nosso País. Portanto, V. Exª está convidado a fazer parte da Mesa.

Em seguida, temos por finalidade a eleição do vice-presidente da Subcomissão. O nosso candidato, único, é o Senador Vital do Rêgo da nossa querida Paraíba.

Declaro, portanto, o processo de votação em aberto. Em seguida, iremos efetuar o escrutínio.

Porém, antes do escrutínio, Senador Eduardo Braga, a respeito daquele acidente com a empresa de táxi aéreo do Estado de V. Exª, CTA - Táxi Aéreo, do Amazonas, queremos aqui lamentar e nos solidarizar com toda a família enlutada, do Comandante Antônio; mais um aviador que morre, falece nas asas dos seus ideais.

Portanto, fica aqui registrada nesta Subcomissão a nossa solidariedade através de V. Exª, que representa tão bem os amazonenses no Senado Federal.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Sr. Presidente, eu queria inclusive aproveitar esta oportunidade para destacar que, lamentavelmente, esses últimos meses, janeiro e fevereiro, têm sido de acidentes e incidentes na Amazônia no que diz respeito à aviação. Tivemos vários acidentes no Estado do Pará e, no Estado do Amazonas, além do acidente que aconteceu no dia de ontem, com falecimento inclusive do piloto, na semana anterior tivemos outro acidente no Município de Envira. Graças a Deus, não houve vítimas fatais. Os passageiros, lamentavelmente, ficaram gravemente feridos, mas não houve vítimas fatais, o que mostra, efetivamente, que esta Subcomissão é absolutamente oportuna diante do desafio que estamos tendo na aviação civil e comercial neste País, principalmente na aviação regional, onde estamos devendo uma política nacional para resgatar déficits de investimentos e estruturação de uma regulamentação sobre a matéria.

A propósito, Sr. Presidente, no momento em que fazemos esse registro de pesar pelo acidente ocorrido no dia de ontem, eu gostaria de propor a V. Ex^a e ao nosso querido Vice-Presidente, o Vitalzinho aqui presente, que as nossas reuniões da nossa Comissão pudessem acontecer no dia de segunda-feira à tarde, se for do agrado de V. Ex^{as}, tendo em vista que quarta-feira é um dia pesado, com várias Comissões se reunindo. Eu presido a CCT (Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática) e inclusive terei que me ausentar para abrir a reunião daquela Comissão. Gostaria de poder sugerir, portanto, o dia de segunda-feira à tarde para as reuniões da nossa Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Vicentino Alves. PR – TO) – E o horário, Senador? Qual seria ideal?

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Dezesesseis horas.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Eu poderia sugerir 17h, em função de que venho de mais longe? Se puder ser às 17h, para nós, seria melhor.

O SR. PRESIDENTE (Vicentino Alves. PR – TO) – O senhor estando de acordo, a Presidência também está.

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Eu queria me posicionar. Não quero me antecipar ao escrutínio...

O SR. PRESIDENTE (Vicentino Alves. PR – TO) – Como o Senador Eduardo Braga terá de se ausentar, como Presidente da CCT, Comissão de Ciência e Tecnologia, vamos apurar a eleição de V. Ex^a, candidato...

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Estou ansioso.

O SR. PRESIDENTE (Vicentino Alves. PR – TO) – Em seguida, concedo a palavra a V. Ex^a.

Convido o Senador Eduardo Braga para fazer o escrutínio.

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Estou ansioso, como faço há 23 anos, esperando a apuração, desde vereador. É mais uma eleição na minha vida.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – E mais uma eleição em que V. Ex^a será vitorioso.

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Amém.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Por unanimidade.

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Graças ao apoio dos eleitores, como V. Ex^a, Senador Vicentinho.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Três votos para o Senador Vital.

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Obrigado, Senador Eduardo.

Encerrada a votação, convido o Senador Vital do Rêgo, Vice-Presidente eleito por unanimidade desta Subcomissão, para fazer parte da Mesa.

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Vou pedir licença, até por estar em presença de Eduardo, que também tem assento à Mesa, na condição de Relator, para, rapidamente, em menos de três minutos...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Só para concluir, está eleito V. Ex^a como Vice-Presidente.

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Obrigado, Presidente.

Em três minutos, quero dizer da minha satisfação em fazer parte desta Comissão. Por ser presidente de uma frente, no Congresso Nacional, em defesa da aviação regional, criada por mim e por V. Ex^a, ainda como Deputados Federais, por ter hoje, dentro dos temas que abraço neste Senado, a aviação geral como um dos prioritários, quero dizer que nós ainda não acordamos, e os incidentes e os acidentes de que Eduardo falou agora há pouco, no Amazonas ou no Rio Grande do Sul, principalmente na aviação regional, e as tragédias que já aconteceram na aviação comercial ainda não nos fizeram acordar para a necessidade de regulamentação nova da aviação geral.

Nós estamos sob uma égide de uma série de regras e normas atrasadas do Brasil dos anos 40 para trás, há 40 anos. Então, essas regras mudaram com o novo Brasil que se descortinou na área econômica.

As pessoas tiveram mais acesso, as pessoas começaram a voar mais, as pessoas começaram a substituir, assim como, lá no meu interior, a tração animal foi substituída pela moto, hoje, muitas vezes, o transporte rodoviário foi substituído pelo transporte aéreo. E aí, nem o Congresso Nacional nem os governos tiveram a atenção de evoluir com uma legislação que pudesse proteger o comerciante, aquele que é empreendedor, e proteger principalmente o cliente.

Eu me sinto muito feliz em estar com V. Ex^{as} na condição de Vice-Presidente, até porque sob o comando de um avião como V. Ex^a é há mais de 30 anos, desde quando não sequestrou, mas, de forma amorosa, fugiu com sua esposa no seu monomotor, e até hoje convive com ela – e muito bem casado. Vocês sabem que ele fugiu – naquela época se chamava fugiu – com a noiva no monomotor dele, já pilotando. As histórias de Vicentinho eu sei porque eu...

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – E o cabra correndo atrás dele.

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Sim, e com um medo danado do sogro, que passou um ano sem falar com ele.

Mas voltando, Vicentinho, sob o comando de V. Ex^a, que eu tenho como um irmão, tenho certeza de que a grande contribuição que V. Ex^a dá...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Eu gostaria – só um minuto, Senador Eduardo – que pudéssemos aprovar por maioria o requerimento que se encontra sobre a mesa.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Já tem o meu voto.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Já está assinado. Obrigado.

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Então, Senador Vicentinho, V. Ex^a tem uma contribuição muito importante a dar ao Estado de Tocantins, a nosso Governador Siqueira Campos, e somos fraternos amigos, no âmbito federal, federativo.

V. Ex^a tem obrigações com o Tocantins em todos os setores do seu Estado, mas talvez o que mais tornará V. Ex^a realizado no mandato de Senador vai ser entregar para a Presidenta Dilma um novo modelo de aviação geral no Brasil, na condição de Presidente desta Subcomissão. Acho que essa é uma tarefa que devemos abraçar como ideal do comandante, ideal dos apaixonados, como eu, pelo tema.

Por isso, concordo com o Eduardo na proposta da segunda-feira, porque é um dia em que nada vai nos atrapalhar, abaixo de Deus e de algum incidente ou acidente, estarmos aqui, como sempre fazemos todas as segundas-feiras, às 17h.

Quero objetivar o cumprimento dessas audiências da melhor forma possível. Quanto mais rápido enfrentarmos esse problema, menos vítimas no espaço aéreo brasileiro, menos injustiça nos aeroportos. Hoje somos muito mal tratados pelas empresas aéreas. Somos muito relegados pelo poder econômico. Essa Comissão vai dar um choque muito interessante, republicano, neste setor.

Por isso, me congratulo com V. Ex^a e digo que estou muito bem acompanhado, tanto por V. Ex^a quanto pelos Senadores Eduardo, Valter Pinheiro e Flexa Ribeiro e por todos os colegas suplentes.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Muito obrigado, caro amigo Senador Vital do Rêgo.

Essa Subcomissão, e tenho o prazer de tê-lo como Vice-Presidente, o Senador Eduardo Braga como relator e os demais Senadores citados por V. Ex^a como membros, vem efetivamente com o compromisso de contribuirmos com o nosso Governo, com a Presidenta Dilma, com o nosso País no sentido de termos uma legislação eficiente para o momento da aviação no País.

Bem colocado por V. Ex^a, o último grande planejamento de aviação no País foi na década de 60, efetivamente. O Código Brasileiro do Ar é de 1986, porém, antes da Constituinte. De lá para cá, a aviação avançou muito, o país cresceu economicamente, o mercado de trabalho hoje para os nossos aviadores é fantástico.

Essa Subcomissão tem vários assuntos que vamos discutir pontualmente. Por exemplo, precisamos que o Fies chegue também para os jovens se tornarem aviadores no País. Precisamos trabalhar nesse sentido, criarmos uma legislação.

Há dias, e falo de outro assunto – táxi aéreo –, eu estava em uma reunião na Anac com diretores e o Presidente da Anac e disse a eles sobre o problema gravíssimo que é a falta de presença da Anac nas regiões do País, o que poderia gerar inclusive acidentes. Olhem os acidentes na Amazônia. Por que isso? Vou explicar. Antes, os táxis aéreos da Amazônia se dirigiam a Belém, o I Comar, para tratar dos seus assuntos. Hoje, se V. Ex^a tem um táxi aéreo em Santarém, vai ter que tratar do seu assunto no Rio de Janeiro; se tem um em Marabá, tem que ir a São Paulo; se tem um em Imperatriz, ao lado de Marabá, tem que ir a Recife. Olha o embaralhamento que fizeram e a falta de articulação! A Anac, estando presente na fiscalização e no controle mais assíduo, na ponta, promoverá uma fiscalização melhor.

Temos que reordenar esta questão da atividade de cada instituição. Há muita sobreposição, Senador Vital, de competências entre SAC, Secretaria de Aviação Civil, entre Anac, entre Infraero, entre Decea.

Nós precisamos, numa legislação, definir... Inclusive, vai ser bom, porque cada órgão desses virá, aqui, para nos expor os seus problemas, as sobreposições e as suas sugestões.

Nós vamos colher, de cada setor da aviação, desde a questão de manutenção, dos profissionais, da aviação de um modo geral. Precisamos tratar, inclusive, de regulamentar, porque se ocupa o espaço aéreo... Por exemplo, o ultraleve é um fato. Precisamos regulamentar a aviação de ultraleve, porque está ocupando espaço aéreo. Se um pássaro derruba um avião, imaginem um ultraleve, que, inclusive, ocupa uma pista.

Portanto, precisamos regulamentar essa aviação, os aviadores, a aviação geral, o táxi aéreo, a aviação regional – V. Ex^a tem um cuidado especialíssimo nesse aspecto – e a aviação de um modo geral.

Vamos ouvir a Associação de Transportes Internacionais, a IATA, também para vermos como está a questão da aviação internacional.

Vamos ter cuidado, numa legislação, com relação ao combustível.

Eu quero informar aqui, nesta subcomissão, que o voo doméstico tem um combustível mais caro que o voo internacional. Então, a empresa internacional, hoje, tem certo privilégio em relação à empresa nacional.

Então, nós precisamos regulamentar tudo isso numa legislação, organizando cada setor da aviação.

Carga horária de trabalho. Nós não podemos ter uma carga horária... A mesma carga horária da aviação de companhia não pode servir para a aviação de táxi aéreo. Não é a mesma, não é o mesmo modelo.

Hoje, a legislação é geral. As empresas de táxi aéreo estão quebrando por causas trabalhistas.

Então, precisamos, para cada setor da aviação, de um modelo de carga horária de trabalho, de modo que a gente tenha uma atenção especial pelos profissionais dessa área, porque são eles que promovem todo esse círculo, que se torna, aí, a nossa aviação.

Sabemos, e V. Ex^a colocou com muita maestria, que a aviação transporta riquezas deste País e faz um papel importante de integração, desde os catalinas, do nosso Pará, do Senador Flexa.

Os catalinas tiveram um papel importante na aviação dos nossos rios, da Amazônia, integrando este País aos DC3 e aos dias de hoje, na aviação moderna

Precisamos facilitar a vida dos aviadores deste País. A burocracia está muito grande em cima dos nossos aviadores.

Para você ter uma ideia, um piloto de um avião *king air* C90, aqui, no Brasil, tem de ter um modelo de carteira de habilitação, e o B90, que é a mesma aeronave – motor, etc e tal –, só a disposição de painel muda, tem de ter outro certificado, enquanto que, nos Estados Unidos, é apenas um para a mesma aeronave, de multimotores

Isso, colocamos também já na Anac e a Anac também tem esse tipo de conhecimento.

Outro problema gravíssimo, Senador Flexa, colocado, inclusive, nesta reunião, por um proprietário de táxi aéreo lá do seu Estado, o Pará: as taxas que um táxi aéreo paga, as taxas aeroportuárias. Eles pagam em torno de 12% e os impostos, nove, ou seja, as taxas são mais caras que os impostos da empresa.

As empresas estão morrendo com ações trabalhistas, com carga tributária altíssima e eles sem saber onde tratar o assunto, porque quando vão à Anac, a Anac diz o seguinte: “Desses 12, a nossa parte é apenas “x”. A outra é do Decea, a outra é da Infraero”. Quer dizer, a regulamentação do setor não está, assim, organizada nesse aspecto.

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – V. Ex^a me permite um aparte?
(Pausa.)

V. Exª já se antecipa, com conhecimento de causa, uma série de problemas que iremos enfrentar e para que, certamente, se apresentará uma solução no relatório que haveremos de votar. E, viajando na sua avaliação, e vendo cada vez mais pertinente a presença desta Comissão para regular o setor, eu tomei-me – e agora com a presença do Senador Flexa que é outro apaixonado por esse tema – de uma preocupação para passar a V. Exª antes de concluirmos o nosso trabalho hoje.

Nós vamos funcionar às 17 horas nas segundas-feiras. Estamos em um ano de profundas transformações no País. Estamos nos preparando para a Copa do Mundo; estamos com a aviação geral, pelo menos bastante atrasada, em que pese o sucesso das concessões de aeroportos que aconteceram há pouco, mas ainda há muito que fazer, pois não se resolve o problema apenas com o ato de concessão, então, seria muito oportuno, Presidente Vicentinho, que nós entregássemos ao País um relatório, com bastante brevidade, que possa estabelecer soluções a partir deste. Por isso eu indago a V. Exª. Porque, estamos aqui com 19 reuniões a cada segunda-feira, isso vai nos tomar quatro meses, e nós temos uma eleição no meio. A partir de agosto, o Congresso, dentro de um calendário eleitoral, vai funcionar com uma menor, digamos assim, funcionalidade, porque todos nós vamos estar envolvidos, parte com as nossas obrigações aqui e parte com as nossas obrigações nas nossas bases. Eu sugeriria a V. Exª, não agora, mas depois de uma reflexão com a assessoria, que resolvêssemos esse assunto entre Belém e Manaus, ou então vai ter de colocar os dois... Vamos ter de resolver esse assunto entre Belém e Manaus, colocando os dois... Vamos ter de resolver... Flexinha não pode ficar sem Belém. Eu vou a Belém e a Manaus.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Acho que V. Exª tem visão...

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Mas é claro, são 23 anos nessa luta. Você acha que eu não sei no que você está pensando?

Vamos lá, vamos resolver: uma pauta para Belém e outra pauta para Manaus e está resolvido o problema. Até porque ambos, tanto Flexa quanto Eduardo são merecedores, e são dos dois maiores Estados da Federação, e que sofrem muito com isso...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Eu explico depois o motivo da necessidade das duas cidades.

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Está aprovado.

Qual é a ideia que eu passo para V. Exª, Senador Vicentino: é que estude com a assessoria, melhor do que ninguém V. Exª sabe, tecnicamente a fusão de alguns itens aqui em reuniões, para que a gente possa, a cada segunda-feira, ter dois temas, ter dois convidados, se puder. Se os assuntos forem tão estanques...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Acho complicado, porque, eu viria, mas a quantidade de trabalho que nós temos aqui para duas reuniões por semana; a segunda-feira já nos caberia. Se o senhor conseguir juntar, quando possível, temas para que nós entregássemos esse relatório ainda no primeiro semestre ou no segundo período depois das

audiências públicas, casaria muito com as soluções que a Presidente está cobrando da SAC, cobrando da Infraero, cobrando dos setores, e aí nós estaríamos, digamos assim, *pari passu* com essa coisa.

Eu deixo essa iniciativa, eu vou pedir licença para sair. Com o meu voto, em qualquer situação, já... Obviamente, sou co-piloto de V. Ex^a nesta Comissão. Só assumo o manche quando V. Ex^a estiver cansado, e V. Ex^a é incansável. Deixo isso como sugestão. Mas concordo com qualquer...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Antes de V. Ex^a sair, eu coloco em votação o requerimento acrescentando Manaus e mantendo Belém.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Sr. Presidente, pela ordem.

Antes de V. Ex^a colocar em votação, eu gostaria de fazer algumas considerações sobre o requerimento.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Pois não.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Primeiro, com relação à proposta de V. Ex^a, Presidente, de que fizéssemos as audiências às segundas-feiras.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – É a sugestão do Senador Eduardo Braga, aprovada pelo...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Eu me preocupo, porque às segundas-feiras... A nossa rotina é nos deslocarmos daqui às quintas-feiras. No nosso caso, vamos ao interior dos nossos estados às sextas-feiras e sábados, retornamos aos domingos e às segundas-feiras atendemos no nosso escritório nas capitais, no meu caso em Belém. E não temos vôos para chegarmos aqui, vindos de Belém, às cinco horas, a não ser que saíamos de Belém pela madrugada. O ideal seria se houvesse um vôo no início da tarde para chegarmos aqui às cinco horas, mas não existe esse vôo. Ou saímos às 06 horas da manhã, ou vamos chegar aqui às 20 horas, à noite.

Se fosse o caso, poderíamos fazer essa audiência nas quintas-feiras à tarde, porque apesar de a sessão ser deliberativa, não é costume haver essa sessão deliberativa.

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Eu sugiro uma conversa. Que nós não deliberemos a data da reunião agora. Outrossim, já deliberamos, mas com essa contra-argumentação. Em Direito, chamamos contrarrazões de Flexa.

Vamos nos juntar, até porque é uma comissão de cinco...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Senador Flexa, para não perdermos a oportunidade da próxima semana, eu gostaria de propor que na próxima segunda-feira V. Ex^a faça um sacrifício e a gente realize a reunião. Aí, já estaremos com a presença do Senador Eduardo Braga, do Senador Vital, de V. Ex^a e a nossa; dos demais membros. Então, redefinimos essa outra data, pelo menos para não ficarmos em aberto na próxima semana.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Há outra observação que eu gostaria de fazer no requerimento, com o apoio do nosso Vice, Senador Vital do Rêgo.

Ainda ontem, nós fizemos uma audiência pública, na Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, sobre a questão do sistema aeroportuário, da segurança aeroviária; e estavam presentes o Senador Eduardo Braga, o Senador Jorge Viana e outros vários Senadores. Eu também estava presente e abordamos a questão da segurança aérea.

Nos últimos 20 dias, na Amazônia ocorreram cinco acidentes, com mortes. Inclusive, no último sábado faleceu um deputado estadual do Pará, um jovem de 39 anos, Deputado Alessandro Novelino.

Anteontem, em Manaus, o Senador Eduardo Braga também comentou que um avião foi decolar e em seguida teve uma pane, causando acidente com morte. Então, alguma coisa não está correta.

A Anac tem dito... Não é de agora que eu venho me referindo a isso, desde 2010 e 2011, quando a Anac fez referência a fechar os escritórios regionais, retirar seus funcionários e anotar as reclamações dos usuários pela Internet, devido à deficiência de quadro funcional e de recursos, porque as taxas cobradas dos usuários que vêm na tarifa o Governo Federal usa para fazer superávit primário. Não é só da Anac, não; é da Aneel, da Anatel, são todas. Eles repassam 20% de tudo o que arrecadam e o resto fica para o Tesouro.

Então gostaria, Presidente, Senador Vicentinho, que nós déssemos ênfase – com certeza não vão abordar em todos esses assuntos – especial para a questão da segurança de voo, principalmente na nossa Amazônia. Ali ou nós viajamos pelos rios, porque as estradas são precárias, ou usamos aviões. E não há fiscalização.

O Presidente do Sindicato dos Aeronautas tem dito que a Anac não fiscaliza, não tem pessoal, os aeródromos são interditados porque não têm a menor condição de pouso. Temos aqui manutenção de aeronaves. Essa é uma questão de segurança, prevenção de acidentes... Mas eu gostaria de ter uma audiência aqui em que pudéssemos tratar da segurança de voos na Amazônia.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – RO) – No Item V nós podemos tratar disso. Está exatamente dentro disso, Senador. É o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Esse é um tema que abrange exatamente a questão de segurança de vôo. Também podemos tratar esse assunto com relação ao Decea, que é o Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Podemos tratar desse assunto na formação de recursos humanos, na audiência sobre manutenção de aeronaves.

V. Ex^a mencionou um tema importantíssimo. Eu tinha citado isso antes de V. Ex^a chegar.

Dias atrás, estivemos na Anac, alertando para esses problemas na Amazônia. Não tem cabimento, Senador Flexa, o proprietário de uma empresa de Belém ter que se deslocar para São Paulo nem de Santarém para o Rio de Janeiro ou de Marabá para São Paulo

nem de Imperatriz para Recife. Desmontaram toda uma estrutura. Todo o Norte era dirigido para Belém, o Nordeste, para Recife, o Centro-Oeste, para Brasília, o Sudeste, para São Paulo, e o Sul, se não me falha a memória, para Curitiba. Não, para Porto Alegre.

Resultado: falta exatamente o que V. Ex^a acabou de citar, que é a presença da Anac nessas regiões, a presença de pessoas para fiscalizar embarque, documentação, tripulação, enfim, para estar presente.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – A Anac, se não me engano, tem dois funcionários para fazer essa fiscalização em toda a região.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – RO) – O avanço da informática, da internet é importante, contribui, mas não é o único requisito. Nós precisamos ter pessoas nessa região.

E facilitar... Ora, se você está em Santarém ou em Belém, para se deslocar para São Paulo, você pensa duas vezes. E vai deixando. Deixa uma manutenção aqui, deixa outra coisa ali.

Então nós vamos fazer uma legislação... A ideia é contribuir com o Governo da Presidenta Dilma e com o País no sentido de elaborar uma legislação eficiente. Hoje, no País, observamos que todos os setores da economia estão se organizando. O agronegócio, através da CNA e da eficiente Presidente, nossa colega, Senadora Kátia Abreu, está se articulando no sentido de apresentar um projeto para o agronegócio no País. E nós vamos nos articular no sentido de apresentar um grande projeto para reorganizar a aviação no País como um todo, desde a formação, como eu disse aqui, de jovens

Fies. Nós podemos ter o Fies para atender os jovens, para se tornarem aviadores. Não precisamos estar falando em importar aviadores de outro país. O que temos de craque neste País é no futebol e na aviação. Os melhores aviadores estão aqui, no País.

Nós precisamos cuidar também da questão do combustível. Não dá, no Brasil, para ter um combustível mais caro no voo doméstico do que no voo internacional. Por que isso? Vamos ver o que podemos fazer para contribuir nesse aspecto.

Enfim, nós queremos... Inclusive, apresentamos esse requerimento, que coloco em votação.

Se os senhores estiverem de acordo... *(Pausa.)*

Aprovado.

E no sentido...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Só precisamos alterar...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Belém já está.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – E como fica Manaus?

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Em seguida...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Senão o Senador Eduardo Braga...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – ...décimo sexto, Manaus, e segue a sequência. A Assessoria já...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Então, são vinte.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Serão vinte. Serão vinte.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – No décimo sexto entra com Manaus.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Então, com isso... Preocupo-me muito com a proposta do Senador Vital, embora ele tenha tido de ausentar-se, no sentido, Senador Flexa... Aqui tivemos o cuidado de fazer segmento por segmento. Na medida em que juntamos, poderemos perder-nos na discussão.

Por exemplo, quando tratarmos com a Anac, queremos ouvir os problemas dela, porque eles também querem de nós uma legislação que lhes dê condições de atuar melhor. Também não podemos sacrificar a Anac; nós precisamos dar-lhe condições de legislação.

Quando chamarmos aqui a SAC, Secretaria de Aviação Civil, também vamos querer ouvi-los em que se estão sobrepondo as funções. Há muita sobreposição de função – da Anac, Infraero, SAC. Enfim, sei a preocupação do Senador Vital, mas quero insistir em que cada item desse requerimento seja de forma individual, porque depois, no contexto geral, aí, sim, vamos condensar tudo isso, com muito equilíbrio, porque a ideia nossa aqui é fazer um trabalho no sentido de chegarmos ao final com um resultado positivo para o País. Por sinal, essas audiências últimas, que vamos realizar pelo País, inclusive começando por Belém, é para nós ouvirmos... Depois de ouvidas todas essas instituições, vamos ouvir aquelas pessoas mais isoladas do nosso País.

Por exemplo, às vezes há um aviador, um proprietário de táxi aéreo, que está lá em Belém ou lá em Santarém e que corre para lá para dizer o que eles têm de problemas e sugestões. Às vezes, em Recife...

De modo que, depois que colhermos todas essas informações através das audiências públicas pelo País, vamos sentar e, aí sim, elaborar um bom projeto, para a regulamentação da aviação no País como um todo. Esse é o nosso propósito.

Agradeço a V. Ex^a e espero contar com a costumeira atenção e dedicação que V. Ex sempre tem no exercício do mandato nesta Comissão.

Poderemos contribuir muito com o nosso País, Senador Flexa.

Na pauta, há dois itens que transferimos para esse requerimento ora aprovado. E acrescentamos a cidade de Manaus, passando para o vigésimo item – na sequência, Manaus. Devido à importância, será a última.

Poderemos fazer, num final de semana, Belém e Manaus. Ponha em décimo sexto. Numa viagem só, fazemos a região Norte e a Amazônia.

Eu submeto a aprovação desse requerimento nessas condições aos Srs. Senadores. *(Pausa.)*

Aprovado.

Antes de encerrarmos a presente reunião, convoco os Srs. Senadores para a próxima reunião, que será realizada na segunda-feira próxima, dia 5, às 17h.

Está encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 9 horas e 25 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas e 5 minutos.)



SENADO FEDERAL

SECRETARIA-GERAL DA MESA

**SECRETARIA DE COMISSÕES
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES
COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA
SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE A AVIAÇÃO CIVIL**

ATA DA 3ª REUNIÃO DA SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE A AVIAÇÃO CIVIL, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA, DA 54ª LEGISLATURA, REALIZADA EM 7 DE MARÇO DE 2012, QUARTA-FEIRA, ÀS 9 HORAS, NO PLENÁRIO Nº 13 DA ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA.

Às nove horas e vinte e cinco minutos do dia sete de março de dois mil e doze, no Plenário 13 da Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador **Vicentinho Alves**, Presidente desta Subcomissão, reúne-se a Subcomissão Temporária sobre a Aviação Civil da Comissão de Serviços de Infraestrutura, com a presença dos **Senadores Walter Pinheiro, Vital do Rêgo, Eduardo Braga, Flexa Ribeiro, e Ivo Cassol**. Deixam de comparecer os demais Senadores. Assina a lista de presença o Senador, não-membro desta Subcomissão, **João Capiberibe**. O Presidente declara aberta a Reunião, propondo a dispensa da leitura da ata da 2ª Reunião, que é dada como lida e aprovada. O Presidente convida a tomarem assento à Mesa os Senhores expositores Juliano Alcântara Noman, Secretário de Aeroportos da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República; Rogério Teixeira Coimbra, Secretário de Política Regulatória da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República; e o Prof. Respício Antônio do Espírito Santo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ. O Presidente comunica que a presente Reunião destina-se a debater as Políticas Públicas voltadas à consolidação e ao desenvolvimento da aviação civil, em atendimento ao Requerimento nº 1/2012–CISTAC. O Presidente registra a presença do Senhor Georges Ferreira, representante da Associação Brasileira de Taxis Aéreos – ABITAER, da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves – APA, e da Associação Brasileira de Aeronaves Experimentais – ABITAEX. O Presidente concede a palavra ao expositor **Rogério Teixeira Coimbra**, Secretário de Política Regulatória da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. O Presidente registra a presença dos Senhores Paulo de Tarso, Roberto Barbosa e Marcelo Andrade, representantes do Sindicato Nacional dos Aeroviários nos Estados do Rio de Janeiro, Ceará e Minas Gerais, respectivamente; e do Senhor Francisco Lira, membro do Conselho Internacional de Negócios da Aviação – IBAC. O Presidente concede a palavra ao expositor **Juliano Alcântara Noman**, Secretário de Aeroportos da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. O Presidente registra a presença do Deputado Federal Dr. Grilo (PSL/MG), Líder do PSL; do

Senhor Luiz Carlos Alves de Queiroz, Presidente do Instituto de Terras do Tocantins – ITERTINS; e do Senhor Valdenez Sobreira de Lima, Chefe da Assessoria Técnica de Planejamento do ITERTINS. Usa a palavra o Senador Ivo Cassol. O Presidente concede a palavra ao expositor **Prof. Respício Antônio do Espírito Santo**, da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ. Usa a palavra o Senador Eduardo Braga. O Presidente registra a presença do Senhor Carlos Modena, Auditor do TCU. Usa a palavra o Senador Vital do Rêgo, que solicita, à Secretaria desta Subcomissão, material – de audiências públicas, projetos legislativos e notícias – referente a aviação civil. Essa solicitação é acolhida pelo Presidente. O Presidente concede a palavra ao **Deputado Federal Dr. Grilo**. O Presidente convoca os Senhores Senadores para a próxima Reunião desta Subcomissão, a realizar-se no dia doze de março, segunda-feira, neste Plenário, às dezessete horas, com os convidados: Cláudio Passos Simão, Diretor de Aeronavegabilidade da Agência nacional de Aviação Civil – ANAC; e George William Cesar de Araripe Sucupira, Presidente da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves e Vice-Presidente do *International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations*. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às catorze horas e quatro minutos, lavrando eu, José Alexandre Girão Mota da Silva, Secretário desta Subcomissão, a presente Ata que, após lida e aprovada, será assinada pelo Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

Senador **Vicentinho Alves**

Presidente



SENADO FEDERAL

SF - 69

SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

Sub Temporária Aviação Civil (3ª Reunião)

07/03/2012

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Bom dia a todos, Senadores, Senadoras e ilustres visitantes.

Havendo número legal, declaro aberta a 3ª Reunião da Subcomissão Temporária sobre Aviação Civil, da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 2ª Sessão Legislativa da 54ª Legislatura. Porém, antes de iniciar os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura da Ata da 2ª Reunião e aprovação da mesma.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que a aprovam permaneçam como se encontram.

(Pausa.)

Aprovada.

Convido para tomarem assento à Mesa os Srs. Juliano Alcântara Noman, Secretário de Aeroportos da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR); Rogério Teixeira Coimbra, Secretário de Política Regulatória da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR) e o Prof. Respício Antônio do Espírito Santo, Professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

O Prof. Respício é um conhecedor profundo, Senador Eduardo, da questão da aviação. Inclusive a imprensa nacional, a Rede Globo, procura sempre se orientar aqui no assunto de aviação com o Prof. Respício. Está presente o nobre Relator, Senador Eduardo Braga, e quero apresentá-lo aos ilustres convidados.

A presente reunião destina-se a debater as políticas públicas voltadas à consolidação e ao desenvolvimento da aviação civil em atendimento ao Requerimento nº 01, de 2012.

Informo, para o melhor andamento dos trabalhos, que vou conceder o tempo necessário a cada convidado, inicialmente, de 10 minutos, havendo a possibilidade de ser prorrogado.

Primeiramente, quero fazer uma leitura do que pensamos, Senador Eduardo, sobre a regulamentação econômica do transporte aéreo, que vai se referir basicamente nesta audiência de hoje à Secretaria de Aviação Civil.

A aviação civil no Brasil sempre foi objeto de grandes intervenções estatais, sendo que, a partir da década de 1960, essa importante atividade econômica passou a integrar os planos governamentais para a defesa e integração nacional, o que é considerado por muitos como o último grande programa de planejamento estratégico voltado para a indústria da aviação civil brasileira.

Assim, desde a década de 1960, as reformas regulatórias do setor representaram uma política associada a mecanismos de desenvolvimento regional com forte incentivo ao incremento da indústria aeronáutica brasileira, com a criação, inclusive, da Embraer que, ao final dos anos 1960, início dos anos 1970, foi marcada por uma regulação que controlava a competição entre as empresas aéreas.

Até o final dessa fase ocorreu a criação dos dois grandes marcos regulatórios do setor: a criação da Lei do Aeronauta, em 1984, que é a Lei nº 7.183/84, e a criação do Código Brasileiro de Aeronáutica, que é a Lei nº 7.565, de 1986. Portanto, se observamos as datas, o planejamento para a aviação na década de 1960, a Lei do Aeronauta, de 1984, e a Lei do Código Brasileiro de Aeronáutica de 1986, concluiremos como já bastante defasadas com relação à aviação brasileira.

Essa política apenas seria flexibilizada a partir da década de 1990, o que ficou conhecido como a fase de flexibilização e liberalização da aviação comercial, que viu a diminuição da influência militar dentro do cenário da indústria da aviação, o que culminaria com o encerramento das atividades do Ministério da Aeronáutica e com a criação do Ministério da Defesa, no final da década de 1990, o que sinalizava a entrega da administração da aviação civil, até então coordenada pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), que era subordinado à Força Aérea Brasileira.

Então, o DAC foi entregue a um órgão civil, o que aconteceu com a criação da ANAC, de acordo com a Lei nº 11.182, de 2005. Desde então, a intervenção estatal observada dentro da indústria da aviação civil, especialmente no caso do transporte aéreo regular, vem acontecendo por meio das autoridades anticartéis, contra monopólios, etc., como a Secretaria de Direito Econômico, vinculada ao Ministério da Justiça, e a Secretaria de Acompanhamento Econômico, vinculada ao Ministério da Fazenda, que tem desenvolvido um papel importante no sentido de combater a cartelização do setor.

Em 2007, seria criada a então Secretaria de Aviação Civil, cujos membros estão aqui presentes, com a função de coordenar e supervisionar os órgãos e as atividades do sistema, ademais de assessorar o Ministério da Defesa e assuntos da Aviação Civil e Infraestrutura Aeroportuária Civil, de Infraestrutura de Navegação Aérea Civil, bem como para assessorar o Conselho Nacional de Aviação, Conac, sendo que, em 2011, foi criada a atual Secretaria de Aviação Civil, a SAC, que adquire o *status* de Ministério, passando para a sua atribuição, entre outras, a de formular, coordenar e supervisionar políticas para o desenvolvimento do setor de aviação civil e das infraestruturas aeroportuárias e aeronáutica

civil, devendo, dentro do que for uma atribuição conjunta, articular ações junto ao Ministério da Defesa, pois cabe à Força Aérea Brasileira controlar o tráfego aéreo, por meio do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, o DCEA; investigar acidentes aeronáuticos, cujas funções pertencem ao Centro Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, o Cenipa.

Portanto, entre tantas atribuições que precisam ser atendidas dentro de um ambiente no qual o setor da aviação cresce em nível de dois dígitos por ano, será importante que a Secretaria de Aviação Civil possa nos ajudar a esclarecer vários pontos.

Vou deixar os nossos questionamentos – tenho aqui uma série deles a fazer – para o final, depois de ouvirmos os convidados e de ouvirmos o nosso ilustre Relator, Senador Eduardo Braga.

Registramos também a presença do Professor Comandante Jorge Ferreira, que representa a Associação Brasileira de Táxis Aéreos, ABTAer, Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves e Associação Brasileira de Aeronaves Experimentais, ABTAex.

Sejam todos bem-vindos!

Concedo a palavra ao Sr. Juliano Alcântara Noman, Secretário de Aeroportos da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

V. S. dispõe de 10 minutos.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN – Bom dia a todos.

Senador, eu e o Rogério acabamos dividindo a apresentação, até para ficarem complementares as informações. Se eu pudesse sugerir que ele começasse, acho que a parte dele fala um pouco do arranjo institucional, tem uma introdução que considero interessante. Se puder fazer uma inversão, eu falo na sequência.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Pois não. Então concedo a palavra ao Sr. Rogério Teixeira Coimbra, Secretário de Política Regulatória da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

É importante ressaltar que nesta Comissão teremos o Professor Respício como contraponto para nos aprofundarmos nos problemas e tentarmos encontrar um caminho melhor para a Secretaria de Aviação Civil.

Portanto, Professor Rogério Teixeira com a palavra.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – Bom dia a todos.

Quero agradecer o convite para participação nesta audiência e cumprimentar os membros da Mesa na pessoa do Senador Vicentinho Alves, Presidente desta Subcomissão. É um prazer estar aqui dividindo esta Mesa com Juliano Noman, meu colega de SAC (Secretaria de Aviação Civil), Prof. Respício, figura carimbada do setor, com grande conhecimento do setor, que com certeza tem muito a contribuir com todos os debates.

Vou tentar me ater a esses dez minutos, apesar da apresentação ser um pouco extensa. Então, vou precisar passar alguns *slides* de forma rápida, mas fico à disposição para ser interrompido a qualquer momento em que eu passar qualquer ponto.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Sr. Presidente, apenas para contribuir. Acho que seria importante ouvirmos todas as explicações, dando o tempo necessário para que eles fizessem a apresentação completa, até porque teremos uma sequência de audiências públicas e a Secretaria de Aviação Civil tem a oportunidade, nesse momento, de fazer as colocações. E depois, teremos vinte audiências públicas sem a possibilidade de retorno da Secretaria de Aviação Civil.

Portanto, seria interessante que ele não pulasse ou suprimisse nenhuma parte da sua apresentação.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Muito oportuno, Senador Eduardo Braga. As ponderações de V. Ex^a serão acatadas pela Presidência e vamos ouvir na íntegra.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – Eu agradeço, então, a disponibilidade de tempo e prometo também não me alongar demais e de toda forma ficar à disposição para o debate no final, porque acho que normalmente é a parte mais rica das audiências.

Então, passando rapidamente. Primeiro, tentei trazer alguns dados do setor para falar um pouco sobre modelos de exploração aeroportuária, processo de concessões. Depois, sobre qualquer outro tema que seja de interesse e tenha ficado fora da apresentação estamos à disposição para esclarecer.

Passando um pouco rapidamente o arranjo institucional, acho que já foi feito, de certa forma, um resumo, um breve histórico disso, mas eu me ative aqui basicamente às mudanças com relação à criação da Secretaria de Aviação Civil, pois é uma mudança recente e foi criada a menos de um ano, em 2011.

É uma secretaria com *status* de ministério e vinculada à Presidência da República, com funções claras de formulação de políticas públicas e planejamento, com um papel muito forte de coordenação governamental que eu vejo como fundamental em um setor onde há diversos atores envolvidos, tanto públicos quanto privados, e onde um elo que não funcione bem às vezes pode comprometer toda uma cadeia que precisa funcionar bem, para bem atender o passageiro, o serviço de carga e toda logística do País que se vale do modal aéreo e da questão de planos de outorgas de infraestrutura aeroportuária.

Vinculada à secretaria temos a Infraero, que é uma operadora aeroportuária pública. Acho que todos os presentes conhecem. É a operadora, hoje, de 66 aeroportos, de um total de 720 públicos. Mas esses 66 correspondem a aproximadamente 97% do volume de passageiros e 99% do volume de cargas. Então, é uma operadora aeroportuária que tem uma relevância maior do que sugere o número de aeroportos frente ao total.

Além disso, temos a Agência Nacional de Aviação Civil, uma agência independente vinculada à secretaria, com um foco em regulação técnica e econômica e em

fiscalização da prestação de serviços aéreos. E uma parte que, no histórico de desmilitarização do setor, não migrou para o lado civil e não é hoje vinculada à secretaria, à sua regulação ou à provisão desses serviços, é a parte de aviação militar e controle de tráfego aéreo, que continua vinculada ao Ministério da Defesa, por meio do comando da Aeronáutica e mais especificamente do Departamento de Controle do Espaço Aéreo e é o provedor e regulador do serviço de controle do tráfego aéreo.

Então, esse é um pouco do desenho do arranjo institucional que temos hoje dentro do Poder Executivo, para fazer frente às questões da aviação civil.

Passamos um pouco do histórico, que é notório e desperta muito do grande interesse que a aviação civil ganhou e tem a ver com o grande crescimento da aviação civil. Acho que há diversas formas de mostrar esse crescimento, mas em qualquer métrica que se utilizar para acompanhar o crescimento da demanda de transporte aéreo sempre aparecerão grandes números. É sempre um crescimento, nos últimos anos, bastante expressivo e que em grande parte é um problema bom. Muitos dos problemas de pressão sobre a infraestrutura vêm disso.

Eu entendo que vêm de algo bom, que é do crescimento do setor, da inserção de novas classes sociais como usuárias ou clientes do transporte aéreo agora. E todo esse crescimento tem dois principais *drivers*. Um deles é, naturalmente, o crescimento da renda e melhoria da distribuição da renda; e outro, uma queda de preços nas passagens, que vêm sendo observados consistentemente nos últimos anos em função de várias políticas setoriais da aviação civil.

Passando, por favor.

Aqui é um gráfico que tenta mostrar um pouco do que falei de tarifa aérea média e taxa de ocupação. A linha azul aqui mostra a evolução desde 2002 da tarifa aérea média no Brasil. Então, dá para verificar que, em 2004, que foi o ponto mais alto, tinha uma tarifa média de R\$547,00 e, em 2011, fechou em R\$256,00, um decréscimo bastante expressivo e que tem possibilitado todo esse crescimento do setor, ao passo que a taxa de ocupação vem tendo um aumento também. O *load factor* das aeronaves vem aumentando e fechou, em 2011, acima de 70%. A tendência que a gente enxerga na SAC é de continuar um crescimento – apesar de não ser um crescimento, como a gente fala no setor, de dois dígitos, mas um crescimento consistente também na taxa de ocupação das aeronaves.

Passando um pouco outro gráfico que tenta mostrar a participação por empresa no mercado de transporte aéreo doméstico, creio que fica bem clara, nos últimos anos, uma predominância muito forte de TAM e GOL, quase um duopólio em determinados momentos, mas já é possível verificar que, nos últimos anos, principalmente de 2008 para cá, a participação dessas duas empresas vêm caindo apesar de as duas empresas, em termos absolutos, estarem crescendo. Todos esses anos as empresas cresceram em termos absolutos. O que tem acontecido é que as empresas menores, em termos de *market share*, têm crescido num ritmo mais acelerado do que essas duas maiores, o que a gente entende que é bom no sentido de que, quanto mais desconcentrado o setor, conseguiremos ter maior concorrência e conseguiremos absorver os ganhos advindos de um setor que tem maior concorrência.

O próximo *slide* é basicamente uma lupa, na parte debaixo daquele primeiro, porque, às vezes, pela escala do gráfico, não dá para ver o crescimento dessas empresas pequenas e, com essa lupa, a gente enxerga, principalmente, as empresas Trip e Passaredo com um grande crescimento acima da média, que tem levado essa diminuição da concentração de mercado, de desconcentração desse *market share*.

Passando o próximo, onde a gente tenta mostrar o HHI, um índice de concentração de mercado comumente utilizado para se medir isso, é possível verificar um aumento da concentração de mercado a partir de 2004, com o término das operações regulares da Vasp e o início de uma crise na Varig. Acho que 2008 foi o auge da concentração de mercado no País, com a ampliação da frota da Webjet de três para 11 aeronaves, após a aquisição da empresa pela CVC; a entrada em operação da Azul; expansão das operações da Trip, com a venda de 20% das suas ações para a Skywest. Foram alguns fatores que fizeram essa inflexão e começaram a desconcentrar esse mercado. Hoje a gente tem um índice – que já foi 0,43 – de 0,33. Creio que ainda não é um índice bom. É uma tendência boa. Eu trouxe ali informação do índice de concentração de mercado nos Estados Unidos, que é de aproximadamente 0,1. Então, acho que ainda temos o que evoluir em termos de desconcentração de mercado, de maior concorrência no setor, mas acho que a tendência verificada nos últimos anos é positiva.

Passando um pouco, então, para uma visão geral do transporte aéreo regular no País, hoje temos 130 aeroportos servidos por serviço de transporte aéreo regular. Isso corresponde, considerando um raio de 100 quilômetros em volta desses aeroportos, a 62% dos Municípios e a 79% da população atendidos por transporte aéreo regular.

Este é um dos grandes desafios da Secretaria: aumentar esse nível de atendimento. É um foco na aviação regional. Que tipos de incentivos podem ser dados é uma discussão bastante presente, e o Senado Federal sempre tem mostrado interesse e contribuído com essa agenda de aviação regional.

O próximo *slide* tenta mostrar um pouco a distribuição das rotas no País. Talvez a legenda tenha ficado pequena, mas a lógica desse gráfico, o pano de fundo é a densidade demográfica. Quanto mais escura a cor de fundo no mapa do Brasil maior é a densidade demográfica, ao passo que as linhas são as rotas de transporte aéreo regular. E, quanto mais grossa é a linha, maior é o volume de assentos por semana ofertados.

Então, naturalmente, como esperado, há certa sobreposição: onde há maior densidade demográfica há uma maior oferta de serviços de transporte aéreo, e o nosso desafio, pela dimensão do País, é tentar interiorizar mais isso, atender mais às áreas em que hoje a gente vê certo espaço e que não são adequadamente atendidas.

Aqui, uma visão dos 66 aeroportos administrados pela Infraero, onde, também, na mesma lógica, quanto maior é a bolinha que representa o aeroporto, maior é o movimento de passageiros que são processados nesses aeroportos. Então, também, de certa forma, podem-se verificar, ao longo do litoral, em Brasília, nos grandes centros, os aeroportos com maior volume, e a região Norte, a região da Amazônia Legal, principalmente, onde se tem um volume menor de passageiros sendo movimentados nesses aeroportos.

E, aqui, um gráfico que acho interessante também, que tenta mostrar o número de aeroportos servidos por transporte aéreo regular ao longo do tempo e o número de rotas servidas.

Acho que o interessante é que, ao longo do tempo, vê-se certa correlação que, nos últimos anos, principalmente desde 2009 para cá, descolou-se no sentido de que houve um crescimento pequeno. Apesar de ter havido um crescimento no número de cidades servidas nesse período, o número de rotas cresceu bastante. Então, vai haver um detalhamento disso, mas é alguma coisa em que existia certa correlação muito forte, que tem diminuído nos últimos anos.

Aqui, certo comparativo naquela linha que coloquei, entre aeroportos e rotas. Em 1999, tínhamos 182 aeroportos servidos por transporte aéreo regular e, hoje, esse número caiu para 130, ao passo que o número de rotas, mesmo com essa redução, aumentou. Não aumentou tanto, mas aumentou de 837 para 840, e acho que uma dinâmica interessante de se ver é que não se trata simplesmente da redução de 52 aeroportos que eram operados e que não são mais, ou do acréscimo de três rotas que eram operadas e que não são mais, mas de que existe uma dinâmica muito forte nesse setor. Então, falando-se de aeroportos com voos regulares, desses 182, que eram servidos em 1999, 109 continuam sendo servidos hoje; 73 deles eram servidos em 1999 e deixaram de ser servidos; e outros 21 não eram servidos e passaram a ter serviço.

Então, não se trata só de subtrair ou de somar. Existe uma dinâmica de substituição nesse setor. Com rotas, então, essa dinâmica se mostra mais forte. Então, das 837 rotas servidas em 1999, 414 continuam sendo servidas hoje, 423 eram servidas e deixaram de ser servidas, e 426 rotas não eram servidas à época e hoje são servidas, o que mostra uma dinâmica de mercado que, principalmente a partir dos anos 90, com o processo de desregulamentação do setor, que foi citado aqui pelo Presidente, começou a acontecer de forma mais forte.

Aí, passando um pouco como... Esse *slide* é bastante ilustrativo e acho que serve como certa introdução para falar um pouco das concessões de aeroportos. Vou ater-me um pouco a isso daqui para frente, vou narrar um pouco do processo, da lógica do processo, dos resultados.

Mas esse *slide* tenta mostrar as possibilidades jurídicas de modelos de exploração de aeródromos e o cenário atual, que a gente tem hoje no Brasil. Acho que é um primeiro esclarecimento, porque costuma gerar confusão o conceito de aeródromo público e de aeródromo privado.

O Código Brasileiro de Aeronáutica faz essa distinção de aeródromo público e aeródromo privado, que diz respeito à propriedade do aeródromo – um aeródromo de propriedade pública ou de propriedade privada.

Então, hoje temos 28 aeroportos aeródromos militares, que são de interesse exclusivamente militar e que são objeto de política de defesa, que não atendem à aviação civil.

E temos hoje 3.610 aeródromos civis, sendo que esses se dividem em públicos... São 720 aeródromos públicos, como eu tinha dito, e 2.890 aeródromos privados.

Aeródromos privados aqui são aeródromos de propriedade privada, em que não há exploração comercial, por restrição do próprio Código Brasileiro de Aeronáutica, que não permite a exploração comercial de aeródromos privados. Aeródromo público, independentemente de ter uma gestão pública ou privada, tem uma afetação de patrimônio, é objeto de política pública de transporte, é um aeródromo aberto ao tráfego, independente da gestão ser pública ou privada. E entre os públicos, que estes são os principais objetos de política pública do setor, existe uma divisão entre as possibilidades jurídicas existentes de exploração direta pela União.

Hoje, a União explora 87% desses aeródromos. E as possibilidades de exploração pela União são ou por meio da Infraero, aqui já considerado 62, levando-se em conta o cenário pós-concessões. Seriam 62 que respondem por 67% do tráfego, quase 68%; o Comando da Aeronáutica explora 21 aeródromos públicos, mas que não respondem nem por 0,01% do volume de passageiros, percentual de tráfego. São dados de 2011.

Os quatro aeródromos concedidos – São Gonçalo do Amarante, na verdade, alguns em processo de concessão, os últimos três, Brasília, Viracopos e Guarulhos – correspondem a 28,6% do tráfego. Aqui ainda há um detalhe na legislação, ainda há previsão tanto de concessão comum, regida pela Lei nº 8.987, quanto de concessão patrocinada, chamada PPP. E ainda há, no CBA, a possibilidade de exploração de aeródromos públicos por meio de autorização. Hoje não existe essa figura no cenário de aeroportos no Brasil.

O outro lado é a maior quantidade de aeródromos públicos – 633 –, mas com representatividade menor em termo de percentual de tráfego. São os aeródromos que estão nas mãos de Estados ou Municípios por meio de convênios de delegação feitos pela União, que é a titular da exploração da infraestrutura aeroportuária por força da Constituição Federal, mas que tem a possibilidade de delegar sua exploração em vários aeroportos, como se tem visto.

Os Estados e Municípios, por sua vez, podem explorar esses aeródromos por meio de uma gestão pública, o que geralmente se dá por meio de uma secretaria ou departamento ou, às vezes, uma empresa pública, a exemplo do que faz a União com a Infraero. Ou há também a possibilidade jurídica de terceirização de serviços, concessão da mesma forma, autorização da mesma forma. Essas são, mais ou menos, as possibilidades jurídicas que temos na legislação de exploração de aeródromos no Brasil.

Passando para o cenário das concessões, vou falar um pouco sobre esse processo bastante intenso que vivemos nos últimos anos e que representa um paradigma bastante importante na história da aviação civil brasileira. Tivemos, em primeiro lugar, a concessão de um aeroporto Wingfield, que é o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, um aeroporto com a premissa de substituir o Aeroporto Augusto Severo, que hoje serve a região de Natal. A tendência é que se torne uma base aérea. Hoje, ele tem uma operação compartilhada, mas tende a ser exclusivamente militar.

Então, tivemos esse processo. O leilão da concessão foi em 22 de agosto de 2011, o contrato de concessão já está assinado, o processo já está correndo.

E temos em curso o processo de concessão dos aeroportos de Guarulhos, de Viracopos e de Brasília, três aeroportos extremamente significativos. Para a malha aérea, representam um percentual muito grande de passageiros; de carga, então, um percentual maior ainda.

Tivemos no dia 6 de fevereiro – acho que todo mundo acompanhou, a mídia foi bastante presente nesse processo todo – o leilão dessas concessões, que está em processo de homologação. No final, vou falar um pouco sobre em que pé estamos com relação a esse processo.

Falando um pouco sobre algumas características dessas três concessões e sobre algumas perguntas que sempre surgem. Às vezes, é interessante explicar a lógica das decisões que o Governo Federal tomou em relação a esse processo. Em primeiro lugar, quais serão as principais obrigações das concessionárias?

As obrigações principais são realizar todos os investimentos necessários para a ampliação da capacidade do aeroporto – terminal, pista, pátio; a parte dentro do complexo aeroportuário que não foi objeto de concessão foram as torres de controle –, de forma a atender o crescimento da demanda de passageiros e aeronaves, incluindo Copa e Olimpíadas – aí não é para a Copa e as Olimpíadas, mas inclusive Copa e Olimpíadas. Acho que o maior problema que temos é o problema de hoje, é o passageiro que não está sendo atendido da forma que precisa ser em função de diversos fatores, mas um deles é a saturação de infraestrutura.

Outra obrigação é cumprir com indicadores de *performance* operacional, qualidade e conforto previstos no contrato de concessão com padrões internacionais. E aqui vale um comentário: a lógica dessas concessões não é uma lógica como já aconteceu em outros setores regulares no Brasil, que foram concedidos. Tem uma lógica de um cronograma de obras a ser seguido. O trabalho é muito mais com gatilho de demanda e uma qualidade de serviço que o concessionário tem de entregar ao passageiro, aos demais clientes do aeroporto, não só o passageiro.

O Poder Público, dessa forma, deixa a decisão com relação à melhor forma de atender isso, e nem sempre a melhor forma é obra, é mais metro quadrado de terminal, às vezes é tecnologia, uma gestão de bagagem, um processamento de passageiro, alguma coisa que otimize isso e que, às vezes, sairá mais barato, atenderá melhor do que mais metros quadrados, mais expansão de terminal, de pista, de pátio, que, em muitos casos, realmente é necessário, mas não é a saída para todos os problemas.

Falo um pouco sobre qual será o papel da Infraero. A Infraero, como foi amplamente noticiado, será sócia minoritária das concessionárias, detendo 49% do capital social. Se puder clicar nesse *link*. Às vezes, é um pouco confuso esse desenho para as pessoas. Acho que alguns esclarecimentos também são importantes. Um é que, por mais que eventualmente, e é o que normalmente acontece em leilões de concessão, os proponentes

sejam organizados em consórcios, o consórcio que ganha, seja quantas empresas estejam presentes nesse consórcio, não tem todas suas empresas sócias da Infraero. A Infraero tem uma sócia, chamada no contrato de concessão de acionista privado, que é uma SPE, constituída por essas empresas consorciadas. Esse acionista privado é uma pessoa jurídica que detém 51% da concessão, e a Infraero tem 49% da concessão. Já havia sido preestabelecido um acordo de acionistas com proteção de direitos minoritários normais.

Viram-se muitas notícias confusas no sentido de qual seria o papel da Infraero nisso, mas não tem nenhum papel da Infraero no sentido de ser o gestor ou ter algum poder de interferir no dia a dia, na operacionalização das concessões. É basicamente direito de proteção do minoritário, o que se vê quando a Eletrobras é sócia de alguma SPE que ganha uma concessão no setor elétrico e por aí vai. Esses dois acionistas são os únicos dois acionistas da concessionária que a SPE celebra contrato de concessão com a ANAC, que, por força de lei, é o poder concedente da infraestrutura aeroportuária brasileira.

Outra confusão comum é que não são os dois acionistas – acionista privado e a Infraero – os responsáveis pelo pagamento da outorga, nem outorga fixa, nem outorga variável. A concessionária, esta SPE, figura verde debaixo, é a responsável por isso. Então, não é, na verdade, o aporte de capital desses dois sócios que, necessariamente, faz frente a esses pagamentos. O próprio fluxo de caixa dessas concessões, quanto melhor for o fluxo de caixa desses aeroportos, menos necessidade de financiamento para esse fim, de capital próprio para esse fim. Então, tentamos fazer essa distinção de quem tem cada papel nesse modelo societário que foi desenhado para essas concessões.

Voltando para a parte de tarifas. Tem sempre aquela discussão: vai haver aumento de tarifas? É sempre uma preocupação natural e legítima de se, com a concessão...E em muitos lugares do mundo realmente se viu isto, com a concessão ou, em alguns países, privatização, houve um aumento de tarifas. Uma premissa dessa discussão é que não haja aumento da tarifa aeroportuária para os passageiros.

Aqui uma distinção cabe ser feita. Muitos modelos de privatização ou concessão que redundaram em aumento de tarifas tinham um modelo de regulação, um modelo contratual posto desde o início baseado em custos, onde a tarifa acaba sendo um *output* da equação econômica financeira feita por esse modelo. No nosso caso, não é uma regulação por custo. O custo, na verdade, a tarifa foi definida como os níveis iniciais hoje presentes nos aeroportos de categoria 1, essas são as tarifas. E as regras de reajuste e revisão são claras no contrato: reajuste por IPCA, descontado de fator X. Um eventual aumento de custo por parte do concessionário não implica aumento de tarifa.

A exceção com relação a isso – e não é uma novidade feita exclusivamente para as concessões dos aeroportos – é a criação da tarifa de conexão. Essa tarifa de conexão, criada pela MP 551, é válida para todos os aeroportos da rede, não apenas para as concessões. É uma tentativa de corrigir uma distorção existente no modelo de tarifas vigente até a edição da MP, que é que o fluxo de passageiros em conexão não é remunerado. Esse fluxo de passageiros em conexão gera custos para o aeroporto. No nosso caso, ele dispara gatilhos que obrigam o concessionário a investir para atender bem esse passageiro – há o processamento de bagagem, saguão, toda uma logística para fazer esse processamento –, mas isso não era

remunerado. O aeroporto que recebia um passageiro em conexão não tinha essa remuneração. Em um cenário em que temos quase um monopólio na exploração da infraestrutura aeroportuária, isso é menos distorcivo, apesar de ainda assim ser distorcivo, porque um aeroporto da rede não está recebendo essa tarifa, mas o aeroporto de origem também é dessa rede e, então, ele está recebendo. A partir do momento em que você começa a ter operadores diferentes, os aeroportos que têm uma estrutura mais de *hub*, um fluxo de passageiros em conexão maior, tendem a ser penalizados no sentido de que têm uma obrigação de investimento para isso e não têm nenhuma remuneração para isso. Então, a ideia é corrigir essa distorção, e corrigir essa distorção para toda a rede, não apenas para os *players* concedidos. A tarifa foi fixada em até R\$7, mas todas as tarifas são tarifas-teto, a possibilidade de descontos é sempre facultada, a negociação com as empresas, enfim. São R\$7 por passageiro em conexão, tarifa a ser paga pelas empresas aéreas.

Com relação aos empregados da Infraero – isso foi também uma premissa desde o início das discussões. É natural haver essa preocupação, são pessoas que estão trabalhando lá e se dedicando há muitos anos. Foi montada no Governo uma mesa de negociação com os sindicatos, tivemos inúmeras reuniões, e chegou-se a um termo, a um acordo com os sindicatos com relação a vários itens, mas acho que o principal é que não haverá demissões: ou os empregados permanecerão na Infraero ou migrarão para a concessionária e, no caso de migrarem para a concessionária, terão um período grande de estabilidade dentro da concessionária. Esta foi uma preocupação que o Governo teve durante todo o processo: de fazer isso discutindo com os empregados, com os sindicatos, e acho que conseguimos chegar a um termo bem sucedido.

Outra pergunta que surge naturalmente e que aumentou principalmente depois do leilão, com os ágios bastante significativos que nós vimos: para onde vão os recursos arrecadados com as concessões? Essa arrecadação vai ser direcionada para o Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), um fundo criado junto com a Secretaria que vai destinar recursos para projetos de desenvolvimento e fomento da aviação civil. O objetivo principal é garantir que os demais aeroportos do sistema aeroportuário nacional também se beneficiem desses recursos advindos da iniciativa privada, especialmente o sistema de aviação regional, que, como eu disse antes, é uma das prioridades do Governo.

A lógica disso é que, ao se tirar da rede três aeroportos que são responsáveis por uma grande fatia da receita da rede... Nós, aqui no Brasil, por vivermos num país continental com várias regiões que não têm condições financeiras de ter aeroportos ou onde os aeroportos não têm condições de ser sustentáveis, não podemos nos dar ao luxo de conceber uma concessão pensando só no equilíbrio daquele ativo, precisamos pensar sempre no equilíbrio da rede como um todo.

Este *hyperlink* também mostra um pouco como é que seria esse fluxo de dinheiro.

Temos a Infraero e o parceiro privado como sócios dessas concessionárias; os recursos dessas concessionárias, de pagamento, de contribuição ao sistema, são encaminhados para o FNAC para que sejam feitos investimentos em outros aeroportos. Da mesma forma, os dividendos da Infraero – ela vai receber 49% dos dividendos,

correspondentes à sua fatia nessa sociedade – também vão ser canalizados para investimentos em outros aeroportos da rede Infraero.

E uma grande mudança é quanto ao fato de que hoje a Infraero, como empresa pública responsável por todos esses investimentos em aeroportos, faz todos esses investimentos com 100% de capital próprio. Quanto a essas concessionárias, na verdade, a tendência, como em qualquer empresa privada, é elas se alavancarem por meio de financiamento. Estimamos – um número comum em setores de infraestrutura – um financiamento de 70% dos investimentos. Então, acaba que existe uma necessidade de aporte de capital próprio menor e uma alavancagem por meio de financiamento, o que vai permitir um maior volume de recursos à disposição da SAC e à disposição do Governo federal para aplicação nos demais aeroportos da rede, em regiões onde há menos recursos e muita carência e que precisam ser atendidas da mesma forma.

Por fim, o papel da ANAC.

A ANAC tem a responsabilidade de regular e fiscalizar os aeroportos concedidos, garantindo, dentre outros, segurança sempre – acho que para todos os envolvidos na aviação esse é sempre o pilar, sempre a prioridade número um na aviação civil –, monitoramento da qualidade dos serviços e também o papel de regulação tarifária, sempre responsável pela modicidade tarifária, até mesmo por força da Lei de Concessões. Isso não é uma faculdade ter ou não; é uma obrigação legal das agências reguladoras, a ANAC inclusive.

Então, passando um pouco para o processo.

Ao tocar todo esse processo de concessão desses três aeroportos, a tentamos dar uma ênfase muito forte para a transparência, e aí nós tivemos audiências públicas e consultas públicas, no período de setembro e outubro de 2011 – realização pela ANAC, como poder concedente. Há, inclusive, previsão legal para isso na lei da ANAC.

O objetivo dessa transparência é sempre recolher subsídios para os processos decisórios da Agência, assegurar aos agentes e usuários o encaminhamento dos pleitos e sugestões, identificar quais os aspectos relevantes. Acho que ninguém pode ter a pretensão de que faz uma minuta e aquilo é perfeito, não está sujeito a retoques. Acho que sempre o está. As contribuições sempre ajudam quem está no processo a enxergar alguma coisa que não tinha enxergado, a repensar algum ponto que não tinha repensado. Então, tivemos um nível bastante significativo de contribuições. Fora o processo formal de audiências e consultas públicas – tivemos duas audiências presenciais, em São Paulo e em Brasília, e o processo de consulta nesse período –, tivemos inúmeras reuniões com sindicatos, associações de empresas, de usuários, de direito do consumidor, enfim, estivemos recebendo bastante gente na SAC, na ANAC, podendo aprimorar esse processo.

Acho que vale destacar que, na consulta pública, recebemos mais de 700 manifestações, e todas elas foram respondidas individualmente. Na fase seguinte, de solicitações e esclarecimentos ao edital, recebemos, aproximadamente, 1,4 mil solicitações, todas elas respondidas individualmente. Acho que é um processo de transparência social mesmo, que dá bastante trabalho, mas que com certeza se paga. Acho que os benefícios são

muito maiores do que os custos associados a estar dando essa transparência. Acho que é obrigação de todo agente público estar dando satisfação das suas ações para a população, para todos os interessados.

Então, passando, finalmente, ao dia do leilão.

No dia 6 de fevereiro tivemos o leilão, que foi organizado com a ANAC, juntamente com a Bovespa. Foram três horas de leilão. Foi um leilão bastante concorrido. Tivemos 11 consórcios formados por 28 empresas nacionais e estrangeiras. Para os três aeroportos, foram apresentadas 22 propostas. E foi um formato de leilão... Foi uma disputa pelos três aeroportos na forma de leilão simultâneo, porque a ideia era maximizar a concorrência em um cenário em que havia uma decisão de que quem ganhasse um aeroporto, o vencedor de um aeroporto não podia ser vencedor de outro. A empresa podia participar dos três, mas não podia levar mais de um, até com o foco de tentar incentivar a maior concorrência entre aeroportos. Então, foi tomada essa decisão. E, decorrente disso, veio o desenho de leilão simultâneo, de forma a maximizar essa competição, maximizar o retorno para o Governo desses ativos.

E aí, passando um pouco, um por um, o resultado do leilão.

No Aeroporto de Guarulhos, a maior oferta foi apresentada pela Invepar, com a operadora ACSA. Foi uma oferta de R\$16,2 bilhões, com ágio de 373%. E pode-se ver aqui, com as demais propostas, que ágios altos não foram uma exclusividade dos vencedores. Acho que a gente teve uma concentração de várias propostas com ágios bastante elevados. Acho que mostra o grande apetite do setor privado por aeroportos no Brasil; mostra uma percepção até internacional de que o Brasil hoje é um país sólido, um país em que vale a pena se investir; que cada vez mais o País vem demonstrando uma segurança jurídica para investidores, então, mais uma vez, é um caminho. Ainda temos muito a trilhar, mas acho que estamos nesse sentido de ser atraentes para investimentos, melhor do que já estivemos anos atrás.

Então, o Aeroporto Internacional de Guarulhos. Aqui é uma figura do projeto de referência que foi utilizado para precificação do ativo, para modelagem do leilão; o desenho de planejamento de crescimento do aeroporto. O lance mínimo era de R\$3,4 bilhões, e a oferta vencedora, como foi dito, acabou sendo acima de R\$16 bilhões. O grupo vencedor do leilão é formado pela Invepar, com 90%, e o operador aeroportuário da África do Sul ACSA, com 10%. É um prazo de concessão de 20 anos. E aí temos os dados de investimentos, número de passageiros e projeção para esses aeroportos.

Já Viracopos foi a que teve menos propostas apresentadas. Ainda assim, quatro propostas – a mesma quantidade de propostas apresentadas para São Gonçalo do Amarante. A Triunfo, UTC Participações, com o operador Egis, foi quem apresentou a melhor proposta, com o ágio de 159%.

Passando o próximo *slide*.

Um equivalente também com o projeto de referência de expansão do Aeroporto de Viracopos. Acho que aqui vale um destaque para a projeção de passageiros que esse aeroporto tem: ele tem uma capacidade de crescimento acima dos outros dois leiloados;

então, a expectativa é que, ao final dos trinta anos de concessão – esse também é o aeroporto com maior prazo de concessão –, o número de passageiros, que em 2011 foi 7,5 milhões, chegue a quase 90 milhões de passageiros. É um número bastante expressivo. Acho que hoje só há um aeroporto no mundo – o Aeroporto de Atlanta – que processa essa quantidade de passageiros.

O Aeroporto de Brasília, por sua vez, foi o que teve os maiores ágios. Na parte de viva voz do leilão, que seria a segunda parte do leilão, houve uma competição bastante acirrada. A empresa Engevix, com o operador Corporação América, fez uma oferta R\$4,5 bilhões, com ágio de 673%, que acabou sendo o maior ágio.

Da mesma forma, vemos que vários apresentaram ágios elevadíssimos. Não foi uma avaliação de que o valor desse ativo é bastante alto e exclusiva do vencedor. Acho que os demais operadores, os demais investidores também estavam enxergando bastante potencial, e o ágio, de forma geral, foi bastante elevado.

Passamos o equivalente do projeto de expansão do aeroporto de Brasília, onde também a projeção de crescimento de passageiros em 2011 foi de 15,3 milhões, e a projeção, ao longo dos 25 anos de concessão, é de chegar aos 51 milhões. Então, acho que todos os aeroportos, com esse crescimento expressivo de demanda esperada, mostram esse potencial do nosso mercado e o enorme desafio que a gente tem pela frente.

Por fim, falando um pouquinho dos próximos passos, no dia 6 de fevereiro foi a sessão pública do leilão; no dia 17 de fevereiro, houve a publicação da habilitação, por meio da Comissão de Licitação; de 23 a 29 de fevereiro, foi o período em que foi aberta a vista dos documentos de habilitação apresentados. Estamos no prazo, vencendo hoje – o prazo foi de 1 a 7 –, para interposição de recursos, com previsão da homologação do resultado no dia 20 de março e, em 4 de maio, assinatura do contrato.

Esse é um processo – acho que todo mundo acompanhou – em que, dada a urgência de investimentos, dada a proximidade de grandes eventos que são de grande relevância para o País, em que a celeridade é um dos fatores prioritários para a gente. Lógico, sem abrir mão da transparência, como foi dito, de todo esse processo legal e de transparência social, temos tentado trabalhar com a maior seriedade possível para fazer frente a esses investimentos e adequar toda infraestrutura para o bom atendimento dos passageiros no menor período possível.

Então, a partir da celebração do contrato, há um período de transição, que é bastante detalhado no contrato. A Infraero administra conjuntamente por um período; depois, invertem-se os papéis. Acho que aqui, basicamente, o recado é que se trata de uma estrutura em operação, diferente de São Gonçalo do Amarante, uma operação complexa, não sendo razoável pensar que, em um dia, se desliga um botão de operador e, no outro dia, liga-se o de outro e que as coisas vão ocorrer bem. Acho que a preocupação com relação à transição, se será suave, é fundamental para que nesta transição não haja nenhum prejuízo para passageiros, para as empresas aéreas, para operadores de cargas, para nenhum dos clientes dos aeroportos.

Alguns exemplos de obras previstas no plano de investimento para esses concessionários até a Copa: em Guarulhos, um novo terminal de passageiros, com capacidade para, pelo menos, sete milhões de passageiros por ano, mais ampliação de pátio, estacionamento, acesso viário. Em Viracopos, a mesma coisa: um novo terminal de passageiros até a Copa, com capacidade para, pelo menos, 5,5 milhões de passageiros e toda a estrutura adjacente – pátio, estacionamento, acesso viário. Para Brasília, também um novo terminal de passageiros, com capacidade para, pelo menos, dois milhões de passageiros por ano e as demais obras de infraestrutura que devem acompanhar esse crescimento.

Então, agradeço a oportunidade e me coloco à disposição para quaisquer esclarecimentos e perguntas.

Desculpe-me se eu tiver passado demais do meu tempo.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Na realidade, esta Subcomissão é bastante técnica. Portanto, é importante ouvirmos, com clareza, o que pensa cada setor da aviação. No caso específico desta audiência pública, estamos tratando sobre a Secretaria de Aviação Civil.

Antes de anunciar o próximo orador, quero registrar a presença e cumprimentar o Paulo de Tarso, o Roberto Barbosa e o Marcelo Andrade, que são representantes do Sindicato Nacional dos Aeroviários dos Estados do Rio de Janeiro, Ceará e Minas Gerais. Cumprimento também Francisco Lyra, membro do Conselho Internacional de Negócios da Aviação (Ibac). Portanto, sejam todos bem-vindos.

Com a palavra o Sr. Juliano Alcântara Noman.

V. S^a dispõe do tempo necessário para sua explanação.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NORMAN – Obrigado, Senador.

Bom dia a todos. Professor Respício, Senador Vicentinho, Rogério, é um prazer estar aqui, agradeço a oportunidade, é muito importante para nós. Acho que uma das boas coisas que a gente tira da aviação e do fato de ela estar sempre na mídia é a participação constante de todos, a participação constante da sociedade; isso é parte da nossa cultura e tem de estar sempre sendo renovado mesmo. Acho que não é a primeira vez, o Senador Eduardo falou que serão mais vinte audiências ao longo do tempo. Então, fiquem, por favor, à vontade. A gente tem um problema de agenda, mas compatibilizamos, e é muito importante para a gente...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – No caso específico da SAC é esta aqui, as outras são com a ANAC e com outros segmentos.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NORMAN – Entendi.

Vou falar um pouquinho agora das ações, vou tentar resumir – tentarei fazer uma apresentação concisa – as principais ações para mostrar para onde estamos indo lá na

SAC do ponto de vista de aeroportos. Excluí da apresentação, especificamente na parte de investimentos, investimentos da Infraero para a Copa, se assim não fizesse seria mais uma série de *slides*, a apresentação ficaria muito longa. Além disso, com a notícia de que a Infraero virá, acho que teremos um fórum específico para tratar disso.

Tentei resumir a apresentação em duas grandes frentes, uma relativa à gestão aeroportuária e a outra relativa a investimentos. Na parte de gestão, vou falar um pouquinho do que foi a criação da Conaero, do porquê de sua criação, de seu objetivo, de algumas ações já tomadas em seu âmbito; vou falar um pouquinho das autoridades aeroportuárias, que são as autoridades locais que ficam em cada aeroporto; vou falar um pouquinho das autoridades e do CGA, que é um centro de gerenciamento que costumamos dizer que é o braço operacional das autoridades aeroportuárias; vou falar um pouquinho de um projeto específico, que é o projeto Eficiência de Aeroportos, como ele está, quais foram os resultados alcançados até então e a nossa agenda para o futuro; na parte de investimentos, vou falar do Profaa-2011, do que foi o Profaa, da parte de investimentos que esteve a cargo da Secretaria de Aviação Civil desde a sua criação; e um pouquinho do Fundo Nacional de Aviação Civil, que veio com a SAC, que é um instrumento novo; vou falar um pouquinho da mudança de escopo e de como a gente pretende fazer do fundo um instrumento necessário para viabilizar os investimentos e a expansão da infraestrutura.

Pode passar.

Vou falar um pouquinho da parte de gestão aeroportuária, do que a gente sempre tem em mente quando fala de gestão aeroportuária.

Trata-se de gerir melhorias no processo de gestão e administração aeroportuária sem nunca esquecer segurança operacional, proteção contra atos ilícitos, prestação adequada de serviços. Para resumir: processar as pessoas de forma célere, adequada, com o conforto necessário, mas, obviamente, sem esquecer as funções essenciais de segurança que também precisam ser observadas ali. Não podemos olhar para um lado e esquecer o outro lado, é preciso sempre estar balanceando isso, essa é uma preocupação nossa.

Outro ponto importante é sempre coordenar as ações dos órgãos. Não adianta cada órgão agir individualmente. Claro que cada órgão tem sua competência específica, tem sua atividade-fim, seu objeto, mas as ações no aeroporto precisam ser coordenadas, porque ali está um grande sistema, um grande organismo.

A lógica individual não funciona dentro do aeroporto, só com ela a gente não resolve o problema. Não adianta você ter um serviço ou uma parte do serviço sendo prestada de uma maneira ou sendo mais bem prestada do que outra, porque a sensação como um todo se prejudica, a sensação geral de estar no aeroporto, de ser processado, de embarcar e desembarcar. Então, as ações precisam ser coordenadas, sempre visando o desenvolvimento da aviação civil.

Vou falar um pouquinho da Conaero.

A Conaero foi instituída por decreto no ano passado, um decreto da Presidenta. É a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias, que tem o grande objetivo de reunir no mesmo fórum todos os atores que têm algum papel ou que têm papéis relevantes dentro do aeroporto. Claro que, por ser um decreto do Executivo, estão ali nominalmente inscritas entidades do Executivo, são todos os ministérios da administração direta que têm alguma ligação ou alguma competência ligada à atividade aeroportuária. Obviamente que o decreto prevê a participação de outros entes, como atores privados e empresas aéreas, eles só não são nominados porque não são membros diretos da administração. O objetivo é você criar um fórum de debate e discussão de forma que se enxergue o aeroporto como uma coisa sistêmica, um grande conjunto, não simplesmente a soma de ações individuais. A gente sabe que, para fazer processamento ou qualquer processo que tenha mais de um interlocutor, não se pode simplesmente agir individualmente em cada um deles, é preciso olhar sistemicamente.

A Conaero se vale de comitês técnicos, e esses comitês têm o objetivo de estudar profundamente pontos específicos, aspectos pontuais da norma, da legislação. Eles se debruçam sobre certos aspectos, fazem o assessoramento da comissão.

A comissão tem como um de seus grandes objetivos dar as diretrizes para as autoridades aeroportuárias. Acho que outro papel é, aos poucos, definir grandes padrões de operação e não simplesmente a ideia de que cada aeroporto é um mundo, é uma coisa totalmente diferente. É preciso respeitar as peculiaridades, respeitar as especificidades, mas também sabemos que, se você quer embarcar para o exterior, fazer um processo migratório, não é recomendável ter num aeroporto um processo A e em outro aeroporto um processo de outra maneira totalmente diferente, não é bom nem sob o aspecto da segurança. Então, trata-se também de ter normas e diretrizes transparentes e padrões para que a gente tenha previsibilidade no fluxo e possamos nos programar.

As autoridades também se valem de grupos técnicos – vou falar um pouquinho da atividade dos comitês técnicos da Conaero adiante. São agentes da Conaero: Ministério da Fazenda, por conta da Receita Federal; Ministério da Justiça, por conta da Polícia Federal; Ministério da Agricultura; Ministério da Saúde; Ministério do Planejamento – vou falar do Ministério do Planejamento e da Casa Civil de forma separada; a ANAC não é um membro da administração direta, mas, por ser o regulador e fiscalizador do setor, não faria sentido ter uma Comissão de Autoridades Aeroportuárias sem a presença da ANAC –; a própria Secretaria de Aviação Civil, que tem o papel de fazer a secretaria executiva da Conaero e tem esse grande papel de coordenação e articulação; Ministério da Defesa, por conta do controle do espaço aéreo – por mais que estejamos falando de atividade aeroportuária, há um elo, querendo ou não as atividades de navegação e de controle interferem no aeroporto. Ter isso em sincronia e fazer as ações coordenadas é importantíssimo para o bom funcionamento do setor.

Volto um pouquinho para falar do Ministério do Planejamento e da Casa Civil. Esses são os dois agentes que não têm uma ligação direta com o aeroporto, não têm serviços prestados diretamente nem pelo próprio Ministério nem por alguma entidade vinculada, mas foram colocados aí justamente para que se tenha no mesmo fórum todos aqueles agentes do governo, todos aqueles agentes do poder Executivo capazes de resolver problemas.

Por exemplo, o Ministério do Planejamento: eventualmente você tem um grande plano de investimento, e isso passa por orçamento da Polícia, passa por orçamento do Ministério da Saúde, passa por orçamento do Ministério da Fazenda. Então, como fazer isso, como viabilizar isso? O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão está aí para ajudar nesse processo.

Outro exemplo: algum problema pontual de recursos humanos. Como você faz uma estratégia de recursos humanos, como cria uma carreira específica eventualmente? O Ministério do Planejamento já está no fórum, participando das discussões. Acho que isso mostra a importância da Conaero e qual é seu objetivo final. É um fórum para resolver os problemas, para endereçar os assuntos, para termos os aeroportos funcionando da melhor maneira possível.

Casa Civil – só para completar – é o interesse direto da Administração. Acho que a criação da Secretaria de Aviação Civil, ligada à Presidência da República, já demonstra que a aviação civil é, se não a prioridade máxima, uma das grandes prioridades do Governo. Casa Civil está ali para acompanhar e reforçar esse entendimento e essa prioridade que é dada aí na agenda do Governo para a aviação e para o setor de aeroportos.

Aí são os componentes da Autoridade Aeroportuária. Aí, mais uma vez, são os componentes nominados. Então, vocês vão ver que há sempre um contraponto àqueles membros da administração direta lá na Conaero. Então, Receita Federal; uma secretaria dentro do Ministério da Fazenda; Polícia Federal ligada ao Ministério da Justiça; Vigiagro; Anvisa, ANAC, mais uma vez – por ser o regulador e fiscalizador, ela participa e deve participar nos dois processos –; a Infraero, como sendo o operador. E aí a Infraero tem um papel, dentro do desenho que foi criado, de coordenar a Autoridade Aeroportuária, por ser o grande operador aeroportuário do País hoje. Mesmo com as concessões, continuará sendo o maior, conhece os aeroportos de norte a sul e entende, também, por ser Governo, como estão as pautas, quais são as prioridades, como está a agenda. Então, por tudo isso, a Infraero está nominada como coordenadora da Autoridade Aeroportuária. Isso não tem um papel hierárquico, no fim das contas, então a Infraero não é... Aqui, mais uma vez, o fórum não é um fórum de hierarquia, em que um manda no outro; é um fórum de colaboração, de coordenação e de juntar esforços para um bem comum.

O operador do aeroporto – está até destacada a cor, porque, em grande parte dos aeroportos, a própria Infraero é o coordenador e o operador, mas agora, com o ambiente de concessões, haverá uma figura do próprio operador do aeroporto e da Infraero como coordenadora da Autoridade e, obviamente, o Decea, que é Departamento de Controle do Espaço Aéreo, também participando. E aí, claro, mais uma vez, cada aeroporto tem sua especificidade, cada aeroporto tem sua pata específica, tem seus problemas específicos, então, também cada aeroporto cria a sua pauta. Mas, de qualquer maneira, estão todos aí envolvidos e, sempre que preciso, eles serão chamados e colaborando aí para o bom funcionamento do aeroporto. No fim das contas, acho que é esse o objetivo.

Falando aqui um pouquinho agora dos comitês técnicos já criados pela Conaero e um pouquinho do que eles estão fazendo.

Temos um comitê que é um Comitê de Indicadores de Desempenho. Vou repetir aqui uma máxima que é muito usada: aquilo que você não consegue medir você não consegue controlar. Então, se você não controla, você não administra. Então, precisamos ter aí uma métrica, uma maneira, uma metodologia, uma forma de medir e de ter indicadores de desempenho nos aeroportos. Até percebemos que alguns aeroportos e alguns atores dentro dos aeroportos, de forma individual, procuram fazer suas medições, mas, mais uma vez, acho que são ações louváveis, são ações importantes, mas, para olhar o todo, você não... Acaba que uma ação específica e uma medição específica não resolvem. E também ter metodologias distintas para medir e para criar os indicadores, isso também é um problema, porque passamos a não conseguir comparar os aeroportos. Então, o comitê está se debruçando em estabelecer uma metodologia, estabelecer quais serão os indicadores, como eles serão medidos, e acompanhar até a implementação, pelo menos nos principais aeroportos, que têm autoridades aeroportuárias hoje.

Dentro desse comitê também estamos fazendo, preparando a contratação de uma pesquisa de satisfação – é como tenho chamado – feita por uma entidade que é a ACI, que é uma entidade de aeroportos, que faz uma grande pesquisa ao redor do mundo. Então, há uma metodologia em que você mede, e aí você tem uma nota final para o aeroporto. São 36 indicadores, mas, no fim das contas, isso se resume a uma nota final, que é uma nota de satisfação geral do usuário. Acho que é uma coisa que a gente também precisa ter aqui. E outra grande vantagem é que a gente consegue comparar não só os nossos próprios aeroportos, mas os nossos aeroportos com os aeroportos do mundo, para entendermos onde estamos, se estamos muito longe, onde estamos bem, onde não estamos e, a partir daí, ter mais subsídios para agir.

Um comitê é o Comitê de Integração de Sistemas. Acho que falar em ganho de eficiência, falar em previsibilidade, falar em padrão operacional sem falar em sistema, fica faltando um elo, fica capenga mesmo. Então, é um comitê que está estudando como fazer integração de sistema. O que é isso? Sabemos que a polícia tem uma série de informações, a Receita Federal tem uma série de informações, o aeroporto tem uma série de informações, empresas aéreas, um monte de outras informações, mas essas informações ficam com cada um, elas ficam pulverizadas, elas não se falam, muitas vezes até se sobrepõem. Então, você tem um problema para o passageiro, que presta a mesma informação, todo o tempo, para uma pessoa diferente; você tem o problema em que um poderia se valer da informação do outro; e você tem o problema de que você não otimiza até mesmo suas ações. Então, na medida em que você tenha os sistemas integrados e você tenha as informações até de forma antecipada, você pode programar a sua fiscalização, fazer ações proativas e tornar o aeroporto um ambiente de mais eficiência, com mais celeridade.

É um pouco isso o que o comitê está fazendo. Estamos organizando. Já preparamos um plano para a implementação disso, agora estamos só finalizando a discussão sobre se vamos partir para a contratação de uma solução já pronta ou se vamos fazer algum desenvolvimento, como vai ser isso, mas a ideia, o desenho, o esboço está pronto. Devemos levá-lo para apreciação do Conaero na próxima reunião.

Outro comitê, que é Comitê de Operações Especiais, esse é o comitê que visa fazer o planejamento conjunto das ações, pensando em grandes eventos, e não só grandes eventos, mas todos aqueles períodos de sazonalidade, de alta demanda. Então, por exemplo, final de ano, há uma sazonalidade, há uma especificidade na operação, e, portanto, precisamos nos programar para aquilo e fazer uma ação específica para que os aeroportos funcionem bem. Quanto antes o fizermos, quanto antes nos planejarmos, e, mais uma vez, fazendo o planejamento de forma coordenada com todos os órgãos, acho que melhor é o resultado, melhor para todos.

Esse comitê tem tratado... Tratou do fim do ano, olhou o Carnaval, está fazendo agora reuniões específicas sobre a Rio+20. Também já começamos as reuniões para a Copa do Mundo e Copa das Confederações. E, além dessas, ainda temos as reuniões específicas com relação ao encontro lá da juventude, que vai ser com o Papa, no ano que vem. Então, é um comitê que está se preparando para os grandes eventos.

Além disso, o comitê ainda estuda uma metodologia para a gente unificar as nossas formas, as nossas métricas de capacidade, como medir capacidade. Então, é um pouco tudo isso que está sendo feito aí no Comitê de Operações Especiais.

O Comitê de Desburocratização em Gestão de Pessoas, esse vem como objetivo de a gente olhar um pouco para dentro, cada órgão. Aí muitas vezes é um trabalho de cada órgão mesmo, mas, inserido no contexto do aeroporto, a gente mostra como é importante ter esse senso crítico. A gente sabe que muitas normas são antigas. Elas fizeram sentido no passado, dentro de uma conjuntura, e talvez hoje elas já não façam sentido. Talvez elas precisem ser reinventadas ou ajustadas. Eventualmente, até pode haver uma norma que a gente não tinha no passado. Então, o que o comitê está fazendo é isto: um trabalho, órgão a órgão, de rever suas normas, tentar ver o que pode ser feito, o que não pode ser feito.

Posso dar um exemplo já até concreto, que foi a eliminação da DBA, que é aquele papelzinho que, quando chegamos ao aeroporto, quando chegávamos dos voos internacionais, tínhamos que preencher e entregar à Receita Federal. Então, isso já foi tratado dentro do comitê, e a ideia foi retirar aquilo. As informações a Receita Federal está obtendo diretamente das empresas aéreas, então o passageiro não precisa ficar preenchendo aquilo. A ideia é um pouco esta mesmo: vamos rever a conjuntura, vamos rever o que nós temos. Os sistemas avançaram tanto, então ainda precisamos ter algumas normas do jeito que elas estão concebidas?

Além disso, o comitê começou um trabalho na parte de gestão de pessoas. E aí é um ponto bem sensível e importante. Quando pensamos em Polícia Federal, quando pensamos em Receita Federal... Poxa, mas a Receita Federal, muitas vezes, tem aquele foco... Falando aqui em Imposto de Renda. Então, o pessoal se prepara para aquilo, tem uma série de treinamentos para aquilo, desenvolve a carreira voltada para um assunto específico dentro da Receita. Dei a Receita como exemplo, mas estou falando de todos os atores ali do aeroporto. Polícia, a mesma coisa. Então, há muita repressão a crimes e tal. Assim como são essas áreas, devemos também, então, ter uma carreira, ter uma forma específica de treinamento; eventualmente, separar a carreira, dentro da Polícia, dentro da Receita, para aquela pessoa que cuida de aeroporto, que cuida de fronteira, que faz aquele processo ali. Então, ter

treinamento específico para aquilo, desenvolver a carreira, ter um plano até de progressão de carreira, isso é um estudo que está começando. Mas a ideia é termos aí um grande plano de gestão de pessoas, que não passa, simplesmente, por contratar mais pessoas, mas, eventualmente, por melhorar a gestão, criar uma carreira, ter aí um plano de recursos humanos mesmo.

Tirei como exemplo aí, do Comitê de Operações Especiais, o plano para o final do ano. Vou falar bem rapidinho aí do plano e um pouquinho do que foi, de qual é o ganho de fazermos esse planejamento dentro da Conaero. No fim das contas, no fim do ano ele está aí. Todo ano ele acontece e todo ano tem uma característica. Um ano chove um pouco mais que o outro, mas as características são bem parecidas. E até percebíamos que os agentes se planejavam, de alguma maneira, mas cada um se planejava olhando individualmente, olhando para o seu serviço. Esse planejamento não era coordenado, não era unificado. Muitas vezes até, os órgãos não sabiam do planejamento do outro. No fim das contas, nós víamos boas ações se perderem ou não produzirem o resultado desejado, simplesmente porque o planejamento não era coordenado. Então, fizemos, pela primeira vez, um planejamento unificado para todos os agentes públicos envolvidos. Isso é importante.

Vou falar um pouquinho da experiência. Nós vimos, no planejamento, por exemplo, que um órgão falava: “Olha, eu vou reforçar muito a operação no aeroporto A; no B eu não vou reforçar muito porque, para mim, sob o meu ponto de vista, não tem tanto ponto ou não...”. E aí vinha outro órgão com uma informação diferente: “Olha, mas vai acontecer tal coisa no fim do ano, vai ter tal ação”. Então, é importante, na verdade, envolver um com o outro. Essa troca de informação, esse ambiente colaborativo foi importantíssimo. Fizemos um plano de ação unificado envolvendo todos os agentes públicos, um plano específico com os agentes públicos envolvidos.

Os três grandes eixos foram: pessoal, investimentos e informação ao passageiro. Além disso, fizemos uma grande ação preparatória com os agentes privados, principalmente companhias aéreas, envolvendo questão de aeronave reserva, reforço na escala de serviço, não realizar ou evitar a prática de *overbooking* – usei o termo que todo mundo usa, mas, na verdade, sabemos que é um assunto bem específico, e não vou me ater a ele. Conversamos com as empresas: “Vamos evitar essa prática, não vamos fazer *overbooking*, esta é uma época em que os voos estão muito cheios, as pessoas querem se encontrar com as suas famílias, querem passar o Natal juntas. Qualquer contratempo, qualquer problema que vocês tiverem, a dificuldade de reacomodação é muito grande. Vamos ser proativos e evitar possíveis problemas”.

Bem, eu trouxe um pouquinho dos dados do fim do ano, como número de passageiros da rede Infraero em dezembro, em que tivemos 15,5 milhões de passageiros passando pelos aeroportos da rede Infraero. No ano anterior, 14,7 milhões; 12,5 milhões em 2009; 9,9 milhões em 2008. Um crescimento muito grande. Se vocês repararem, aquela setinha indica o que queremos dizer: o setor vem crescendo. No fim das contas, o que processamos em dezembro esperamos processar diariamente nos aeroportos, mais ou menos em maio, alguma coisa entre abril e maio. Foi só um exercício para mostrar o crescimento do

setor, mas, em dezembro, 15,5 milhões de passageiros. É um volume muito grande, muito maior do que no ano anterior.

O crescimento de 8% no percentual de partidas também mostra como estamos crescendo, e crescendo constantemente. No fim do ano passado, foi bem maior do que no fim do ano anterior, e assim sucessivamente, já que no fim de 2009 foi a mesma coisa.

Vamos para os dados de atrasos. Os atrasos da rede Infraero, em 2011, no mês de dezembro, ficaram em 13,11% acima de 30 minutos, e os atrasos acima de 60 minutos na casa de 4%; em 2010, foram 21% os voos atrasados acima de 30 minutos. Então, caímos de 21% para 13%. Relembrando: mesmo tendo o setor crescido, mesmo tendo mais partidas e mais passageiros nos aeroportos.

Pode passar.

Os cancelamentos, a mesma coisa, a tendência é de queda. Passamos de 5,51% para 3,55%. E aí tentamos tirar alguns dias. Por exemplo, o dia de maior movimento em 2009, 2010 e 2011 é aquele que antecede a saída para Ano Novo, 28, 29 de dezembro, depende se o Ano Novo é em um sábado, um domingo ou uma sexta-feira, enfim, mas é sempre aquela saída para o Ano Novo. Os atrasos, em 2009, no dia de maior movimento, ou seja, o dia mais cheio nos aeroportos, teoricamente, ficaram em 22,5%; em 2010, em 17,5%; e em 2011, 7,4%. Então, crescemos e também processamos mais e com mais qualidade os cancelamentos, da casa de 6,8%, 6,9%, caíram para 3,1%.

Pode passar.

E aí o dia de maior atraso, independentemente do número de partidas. O dia com maior número de atrasos em 2009 teve 32,2% de atrasos e 5% de cancelamentos. Em 2010, 42% de atrasos e 4,3% de cancelamentos; em 2011, nosso pior dia foi o dia 15, com 29,5% de atrasos e 4% de cancelamentos. O problema foi basicamente de meteorologia. Tivemos um dia muito crítico, que foi o dia 15. No dia 22, também tivemos um problema em Congonhas, mas foi mais localizado. De qualquer maneira, mesmo o nosso pior dia, o dia com maior número de atrasos, foi, ainda assim, melhor do que em outros anos. Em comparação com 2010, saímos de 42% para 29,5%.

O que eu posso concluir é que o setor tem crescido, mas tem crescido com qualidade. Eu acho que a ação coordenada veio para ficar. Ela é muito importante para absorver, mesmo nos dias de chuva. Se todos os órgãos se falam, se você tem um ambiente colaborativo, a informação flui muito mais rápida, todos se preparam, reforçam equipes, enfim, e você consegue tratar melhor o fato, mesmo quando o aeroporto fecha e você tem um problema que não há como evitar, tem que esperar reabrir, mas aí você consegue tratar aquela demanda represada, vamos dizer, com mais facilidade. E isso, no fim das contas, se reflete em voos mais pontuais, em menos cancelamentos, em uma aviação mais dentro da normalidade, que é o que queremos.

Vou falar um pouquinho do Projeto Eficiência nos Aeroportos, do que nós fizemos. Obviamente, com o setor crescendo como está, nós temos que falar em investimentos, temos que crescer em infraestrutura. Eu acho que isso é ponto, isso está dado,

e estamos desenvolvendo uma série de ações nesse sentido. Mas existe também uma percepção de que podemos aproveitar melhor a infraestrutura existente, podemos ser mais eficientes, podemos tratar com mais celeridade, seja simplificando os processos, seja reforçando equipes.

E como vamos fazer isso? De forma individual? Cada um com suas ações? Não, não é isso. Vamos fazer de forma coordenada, porque o aeroporto é um grande sistema. Não adianta o *check-in* ser bem feito se a imigração está devagar, porque acaba engargalando, acaba sendo um ponto de desgaste, e assim sucessivamente, em qualquer elo da cadeia. O que nós fizemos foi empacotar um projeto que visa perseguir o roteiro do passageiro no aeroporto, tanto no embarque como no desembarque, e fazer, de modo conjunto, olhando sistemicamente todos os processadores, e buscar ações pontuais, ações de curto prazo mesmo, para a melhoria de processo. No fim das contas, é rever os processos e tentar melhorar, a fim de processar mais passageiros por hora, mais passageiros por minutos, com uma produtividade melhor. Estamos falando em ganhar capacidade, sem fazer grandes investimentos.

Para o passageiro, isso é mais conforto, é mais previsibilidade, e se reflete em voos mais pontuais. E nós ganhamos fôlego para que os investimentos aconteçam e terminem, para que a infraestrutura cresça, uma coisa que é imprescindível.

Bom, o projeto foi empacotado. Os participantes, SAC, ANAC, Infraero, Receita, Polícia, Anvisa, AOC, que é uma entidade dos aeroportos, lata, que é a associação das empresas internacionais, Snea, enfim, todo mundo que tem alguma interface no processo, no caminho do passageiro, seja no embarque ou no desembarque. Escolhemos o aeroporto de Guarulhos para fazer um projeto piloto. Nem preciso falar muito por que Guarulhos, mas por ser o maior aeroporto, aquele que tem maior pressão de demanda, aquele, talvez, em que a sensação de escassez de infraestrutura seja mais latente, e é, evidentemente, onde podemos ter uma complexidade maior na operação e onde também podemos medir, ver os ganhos e o potencial do projeto, se o projeto faria mesmo sentido ou não, e quais seriam os ganhos.

Fechamos em oito grandes macroprocessos: *check-in*, processo de segurança, que é passar pelo raio X, imigração, embarque, desembarque, emigração, restituição de bagagem e aduana, na parte de desembarque.

Pode passar, por favor.

Isso é um pouquinho do que foi feito. Fizemos treinamento de pessoal, preparação física das áreas, uma parte muito grande de gestão de fila mesmo, tentando otimizar a gestão de fila para que as pessoas não fiquem esperando. Muitas vezes, eu acho que é falta de informação. Então, você faz uma gestão e consegue ganhar na utilização.

Isso é um resumo do que fizemos, é importante falar, sempre com medições – como era antes e como ficaria depois –, para sabermos exatamente o quanto cada ação contribui para a melhoria do processo, o que também é importantíssimo para não ficarmos atirando em uma direção que não ganha produtividade.

Pode passar.

Aí, também, um quadro que resume o que foi o resultado do projeto em Guarulhos. Esse projeto foi feito e ficou pronto, vamos dizer assim, foi o dia do nosso *turn key*, o dia em que viramos a chave do aeroporto como um todo, foi de 19 para 20 de dezembro; desde o dia 20 de dezembro que a implantamos todas as melhorias, em todos os processos, e aí foi um pouquinho do que vimos de ganho de tempo. Então, de ganho de produtividade, o ganho médio de 28 passageiros processados, a mais, por hora, e isso como um todo. Em alguns setores ali, por exemplo, Receita Federal, tivemos um ganho de 93%. Então, isso mostra que conseguimos ser mais eficientes, mais produtivos. No fim das contas conseguimos extrair mais da nossa infraestrutura existente; penso que isso é importante para o passageiro. No fim das contas, se puder falar um pouquinho do projeto, acabávamos percebendo que, como se tinha uma volatilidade muito grande nos tempos de processamento, em cada um dos canais, não vou nem falar de algum específico, podia-se chegar numa hora do dia e ter um processo bem azeitado. Duas horas depois, o processo está demorando três vezes mais do que demorava. No fim das contas, o que acontece é que não tínhamos um padrão. Quando a volatilidade é muito grande, você não tem um padrão. E se você não tem um padrão, não tem previsibilidade. No fim das contas você acaba ficando ali, para resolver alguma coisa na hora, no dia a dia. Não é isso que queremos e esperamos.

Um dos ganhos do projeto é implementar padrões de comportamento, os procedimentos operacionais padrões para a podermos ter previsibilidade na ação e, com isso, conseguir planejar o uso da infraestrutura e fazer com que o planejamento, na prática, aconteça da forma adequada.

Pode passar, por favor.

Trouxe um pouquinho da planilha, o que é o *check list*. Não somente fazer um esforço concentrado, não somente pegar durante um mês e mobilizar todo mundo, fazer treinamento, mas precisamos que isso seja perene e que essas melhorias permaneçam, e, até mais que isso, que as pessoas continuem repensando os processos para que eles sejam cada vez melhores. Então, criamos uma série de *check in*, tanto para ver a aderência àquelas sugestões dadas, como para que sempre tenha alguém olhando, revendo, revisitando e medindo os processos.

Isso foi um exemplo do dia 1º de fevereiro, do *check list* operacional. Temos um nível de aderência ou não ao que está projetado para cada uma das áreas fazer. Trouxe a título de exemplo e a idéia é replicar o projeto nos aeroportos da Infraero.

Em fevereiro de 2012, fizemos um primeiro diagnóstico, formatamos o processo, definimos em quais aeroportos iríamos implantar o projeto, iniciar a replicação, porque não adianta replicar indiscriminadamente em todos ao mesmo tempo, porque a capacidade de fazer bem feito vai se reduzindo. Então, elegemos Galeão e Confins.

Segunda-feira foi a reunião de *quick Office*, foi o início do projeto no Galeão.

Ontem, eu estava lá em Confins para o início do projeto no aeroporto de Confins. A idéia é a de que esse projeto dure de três a quatro meses e, já em julho, iniciarmos nos aeroportos Santos Dumont, de Congonhas e de Fortaleza, que são aeroportos de muito movimento e expressão, mas também são os aeroportos que abrigarão a Copa das Confederações. Então, estamos aproveitando o projeto para fazer algumas medições e ajudar no planejamento da Copa das Confederações, e, obviamente, Copa do Mundo. A nossa meta final é, até dezembro de 2013, ter 12 aeroportos com o projeto implementado. Isso envolve uma rotina de acompanhamento na autoridade aeroportuária, uma rotina de governança.

O projeto é, basicamente, assim... Quem vai cuidar disso, no final das contas... Fazemos um esforço conjunto, implementamos as soluções e, ao mesmo tempo, treinamos a autoridade aeroportuária, treinamos o CGA para que ele toque o projeto e continue com o projeto dali para frente. Então, isso envolve criar toda uma estrutura de governança dentro das autoridades aeroportuárias, o que está sendo feito.

Pode passar.

Vamos falar, agora, um pouquinho na área de investimentos do Profaar.

Em 2011, a SAC foi criada e, ao longo do ano, o Programa Federal de Auxílio aos Aeroportos, esse é o nosso fundo de investimentos nos aeroportos de interesse estadual; esse fundo estava com o Ministério da Defesa até a criação da Secretaria de Aviação Civil e foi passado para a secretaria ao longo do ano.

Para os senhores terem uma ideia, tivemos um limite orçamentário de 70 milhões. Esse orçamento ficou 100% disponibilizado em dezembro; foi mesmo um processo de transferência das ações, não tivemos um ano inteiro de planejamento, mas, mesmo assim, firmamos 18 convênios com dez Estados da Federação.

O objetivo é reforma, ampliação e construção da infraestrutura aeroportuária de interesse estadual; ou, então, só para explicar um pouquinho a dinâmica, no começo do ano, ou ao longo do ano, os Estados informam quais são as suas prioridades e aí, dentro da limitação de recursos, faz-se a priorização dos investimentos. Mas isso tem que estar casado, isso é basicamente uma escolha, uma discussão conjunta, mas, no fim das contas, uma questão de priorização estadual. O desempenho orçamentário do programa, mesmo com a transferência, mesmo com esse ano de transferência do fundo para a secretaria, com essa questão do orçamento e da liberação dos recursos, conseguimos empenhar 83% do limite orçamentário disponibilizado. Isso foi um avanço muito grande. Nos outros anos, a execução, na média, ficava na casa de 20%, 25, 30, no máximo. Mas agora o programa está com a Secretaria de Aviação Civil; no fim das contas ele é um subconjunto, vamos falar assim, do que é o FNAC, do que é o Fundo Nacional de Aviação Civil. Então, o Profaar compõe o Fundo Nacional de Aviação Civil a partir de agora.

Pode passar.

Eu vou falar agora um pouquinho do FNAC, aproveitando o gancho.

Tivemos a criação do FNAC, que terá mais recursos do que somente os recursos do Profaar; os recursos das concessões, do valor pago pela concessões comporá o FNAC. Têm outros recursos, os recursos da lei... Enfim, outros recursos, não vou me ater aqui, mas a ideia foi ampliar o escopo, foi de que o FNAC tivesse mais recursos, mais capacidade de investimento, para que possamos investir na capacidade. Mas, mais do que isso, o que estamos fazendo na secretaria é rever o escopo do fundo, porque, no fim das contas, o que percebemos no dia a dia é que o investimento do Profaar é engessado, é limitado à infraestrutura mesmo, a obra. E, muitas vezes, não é isso que o aeródromo precisa. Muitas vezes, outras ações, por exemplo, capacitação ou a compra de um equipamento, já resolveriam o problema do aeroporto, já dariam condição de receber voos regulares e aí se desenvolver.

Aproveitando esse momento do FNAC, a ideia é rever um pouco isso, é regulamentar o FNAC, ampliando o seu escopo para permitir, por exemplo, investimentos em equipamentos. E aí vou dar um exemplo clássico e que todo mundo aqui conhece, que é a questão de caminhão de contraincêndio. Via Profaar, hoje, a gente não pode investir, não pode comprar o equipamento, mas via FNAC, a ideia é poder, por exemplo, não somente o caminhão de contraincêndio.

Fazer capacitação eventualmente também não adianta, é um grande problema que enfrentamos. O Estado e o Município precisam estar preparados também para receber aquele investimento, para receber aquela obra, porque o que vemos é que as obras são concluídas e, por falta de gestão, por falta de conhecimento mesmo da gestão, do dia a dia, aquela obra se deteriora ou não se reverte em melhora de infraestrutura, não cumpre requisitos básicos de segurança e aquilo, no fim das contas, não tem o efeito prático desejado, não se reverte em um aeródromo apto a receber voos regulares, por exemplo. A ideia não é somente investir em obra, mas fazê-lo também, obviamente. Mas, eventualmente, isso vem acompanhado de plano de capacitação ou coisa do tipo.

Além disso, queremos não mais fazer o plano, não mais olhar simplesmente para o ano calendário. Então, a dinâmica que vem sendo feita no Profaar é você começar o ano, o Estado fala a suas prioridades, você escolhe ali, corre. Muitas vezes você não contempla um sítio aeroportuário inteiro, porque o limite de recursos não permitiu e aí você faz pequenas intervenções nos sítios. Isso não completa, vamos dizer assim, o aeroporto, isso não o deixa apto para receber voo; vira o ano e começa de novo todo aquele planejamento, toda aquela corrida – vamos colocar como se fosse uma grande corrida –, no fim das contas, pelo recurso.

Então, a ideia é parar um pouco, fazer um planejamento plurianual, planejamento de curto e médio prazo, porque olhamos os aeroportos priorizados para que eles sejam olhados como um todo, e aí fechamos todos os investimentos, por mais que naquele ano – vamos falar aqui de 2012 – não tenhamos recursos para investir em todo o sítio, mas já faz um compromisso plurianual e nos outros anos. Todo mundo tem previsibilidade, todo mundo sabe como vai acontecer o desenvolvimento daquele sítio, e a Prefeitura, os Estados podem também se preparar para receber aquele aeroporto da maneira adequada. Então, a ideia é fazer, a partir deste ano, já planos plurianuais, e não simplesmente plano para contemplar o orçamento do ano corrente.

Obviamente que isso não é uma iniciativa isolada, o Governo Federal não quer fazer isso sozinho. Então, estamos fazendo uma série de reuniões com os Estados para compatibilizar, para alinhar as prioridades, para entender o que os Estados querem, o que os Estados esperam.

Já estamos há duas ou três semanas tendo reuniões com os Estados, segunda-feira houve reunião com o Amazonas; já falamos com uma série de Estados; hoje à tarde temos reunião com outros Estados; então, a ideia é fazer Estado a Estado essa reunião. Temos um plano, um plano que seja conjunto, que as duas partes estejam sabendo qual será o desenvolvimento, aí não há assimetria de informação, aí não há incerteza, o ambiente fica estável, e a gente pode fazer um planejamento que seja realmente efetivo.

No fim das contas, acho que a gente precisa fazer com que o recurso seja usado de forma efetiva para que a gente tenha uma rede de aeroportos no País que atenda a todo mundo. É um pouco o que o Rogério falou: ampliar o atendimento à população servida por aeroportos e, obviamente, a aviação regular virá se a infraestrutura estiver adequada.

Então, como resultado disso tudo, estamos definindo os aeroportos que serão contemplados no plano de investimentos de 2012, que será um plano plurianual. Nossa ideia é já fazer um plano plurianual, então, vai ser 2012, 2013, 2014, o tempo que for necessário para que a gente contemple aeroportos como um todo, e não partes do aeroporto.

Acho que, bem resumidamente, é isso.

Obrigado.

Estou à disposição dos senhores.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Obrigado, Juliano.

Antes de conceder a palavra ao eminente Senador Ivo Cassol, vou apenas registrar a presença do eminente Deputado Dr. Grilo, Líder do PSL e Deputado Federal por Minas Gerais. Seja bem-vindo.

Cumprimento também o companheiro, amigo, ex-Prefeito da nossa querida Ponte Alta do Tocantins, do nosso Estado, hoje Presidente do Instituto de Terras do Tocantins, o advogado Dr. Luizinho, e também o companheiro Waldonez, assessor de planejamento.

Sejam todos bem-vindos.

Numa Subcomissão como a nossa, o parlamentar, o Senador tem acesso à palavra a qualquer momento.

Portanto, V. Ex^a esta com a palavra, Senador Ivo Cassol.

Acaba de chegar o eminente Relator, Senador Eduardo Braga.

O SR. IVO CASSOL (Bloco/PP – RO) – Obrigado, Sr. Presidente.

É uma alegria. Antes que o terceiro palestrante use a palavra, como tenho compromisso, em função da agenda dos Senadores... Muitas vezes a imprensa fala que os políticos não fazem nada. Eu queria que eles estivessem na nossa pele para eles verem o que é de terça-feira a quinta-feira aqui e o restante no Estado, participando de eventos, formaturas, cultos, e aí de nós se não estivermos presentes! Portanto, aqui a gente trabalha muito, não aparece o serviço, mas estamos na ativa diuturnamente.

Eu só queria aproveitar a oportunidade, Sr. Presidente, especialmente com o Dr. Juliano e o Dr. Rogério, enquanto estamos discutindo aqui a questão da aviação civil no Brasil, nesta Subcomissão, para colocar um fato que tenho não ouvido de pessoas, mas tenho sentido na pele. Já entrei em contato várias vezes com a Infraero, já usei a tribuna do Senado e lasquei o cacete em cima da Infraero. Fui procurado pelo assessor, pelo Solimar, e ele foi atencioso, mas, da maneira como está sendo perpetuado o tratamento, da maneira como a Infraero trabalha e a Secretaria de Aviação, é um desrespeito com os nossos cidadãos, um desrespeito total.

Por que falo isso? Fui governador por dois mandatos, fui prefeito por dois mandatos, e sou muito igual ao próprio ex-Governador e Senador Eduardo Braga, nós somos muito práticos nas nossas ações, especialmente quando você vai direto ao encontro do atendimento público. O que nós precisamos neste País é parar de inventar moda quando se tem condições de executar algo. A exemplo disso, os voos que saem de Porto Velho, os voos que saem do Acre, do Mato Grosso, chegam aqui em Brasília, e nós ficamos, no mínimo, de 40 minutos a 1 hora aguardando a bagagem. Muitas vezes você vem só com a mala de mão, mas muitas vezes não tem jeito.

Aproveitei a semana do Carnaval para fazer cirurgia de varizes, acabou infeccionando porque era para eu ter ficado lá e não fiquei, vim para cá, e, por duas vezes consecutivas, já retornando ao que aconteceu no passado, chego ao aeroporto e, infelizmente, as malas não estão à disposição porque estão passando nos raios X. Tudo bem. Então, já que estão colocando como regra passar nos raios X, eu queria saber por que impera tanta incompetência no sistema de aviação brasileiro. Porque tem dinheiro. O que custa botar um aparelho de raios X em Porto Velho? Gente, pelo amor de Deus! O que custa colocar aparelho de raios X em Cuiabá?

Não. Aí deixa um aparelho de raios X aqui em Brasília, um para atender a todo mundo. Parece que colocaram dois agora depois que eu gritei, esperneei e fui para a tribuna. Isso para mim, que sou Senador, imaginem para as outras pessoas! Como eu cheguei e estava operado, pedi para dois carros... Olhem o absurdo! Mandei dois carros, um carro meu, particular, e o carro do Senado, dois motoristas para me buscar, um assessor para ficar e pegar a bagagem e outro para me levar para casa, com minha esposa, para o apartamento. E aí fui deixar o tíquete para o segurança, o guarda da Infraero, e ele falou que não podia repassar para outro e que não podia entrar. E falou que culpada era a companhia.

Eu gostaria que a Infraero e a Secretaria de Aviação assumissem os compromissos que cabem a elas. As companhias têm pisado na bola? Têm. E o que a Infraero faz? O que a Secretaria de Aviação faz? Metem a caneta e metem a multa. Mas quando a Infraero comete o erro e ainda por cima tenta culpar as companhias, isso é um absurdo! Não

estou aqui divulgando para as companhias não, porque eu também não aliso não. Mas é um absurdo! Resultado: depois de uma confusão que eu fiz na segunda-feira à noite, veio a moça da Gol e ficou junto com meu assessor para que pudesse pegar minha mala, pudesse pegar as coisas que estavam junto com as da minha esposa. Depois de quarenta e poucos minutos, fui liberado.

Quer dizer, pelo menos se tivesse um tratamento, já que estamos com os aeroportos superlotados, a situação de infraestrutura está precária, está vindo a Copa do Mundo, e nós vamos passar vergonha... Não adianta dizer que não, porque nós vamos passar vergonha sim! Vamos passar vergonha em questão de hotel, vamos passar vergonha em questão de aeroportos, vamos passar vergonha em tudo! Vamos tentar diminuir isso em nível nacional, mas é inevitável. Agora, com a gente, no dia a dia nosso, o desrespeito, a pessoa já chega cansada... Sabem quantas horas é de viagem de Porto Velho até aqui? Duas horas e meia. Você tem que estar no aeroporto no mínimo uma hora antes. Para despachar a mala, tem que chegar ao aeroporto pelo menos quarenta e cinco minutos, uma hora antes. Quer dizer, já está com três horas e meia. Aí, depois disso, você ainda fica mais uma hora para esperar a mala, sem contar que não tem um banco para você sentar dentro da sala que você vai pegar a bagagem.

Então, o que precisa ser feito? Tem que fiscalizar? Eu concordo que tem que fiscalizar. Então, se não tem estrutura, que se faça por amostragem. Mas, para você criar regras, primeiro você tem que criar condições. E o que acontece? Criam-se muitas regras aqui, não há condições, não há pessoal e não há sequer um aparelho de raios X a mais. Em vez de colocar um aparelho a mais aqui em Brasília, coloquem um em Cuiabá, coloquem um em Porto Velho, coloquem um em Rio Branco do Acre. Passem as malas de todo mundo e, se pegar bandido, traficante, meta a taca nos caras.

Agora, o que não podemos é tratar todo mundo que vem desses Estados fronteiriços como se fossem todos bandidos. Então, é por isso que eu quis só aproveitar essa oportunidade e mostrar para os dois secretários que representam a Secretaria de Aviação a minha indignação como usuário do sistema de aviação regional e como cobaia – como cobaia, entendem? – dessas novas experiências a que somos todos os dias, infelizmente, submetidos. Vejo isso com tristeza, e eu gostaria que vocês tomassem providências, não para que resolvam o meu problema. Não quero, não. Quero que resolvam o problema das pessoas. Das pessoas. Só isso que eu peço para vocês.

Desculpe-me, Sr. Presidente, mas é isso que a gente está discutindo e vai discutir cada vez mais nesta Comissão.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Senador Ivo, as palavras de V. Ex^a têm alta relevância e a sua fala está muito atual, principalmente com a questão da Infraero e dos aeroportos.

Nós deveremos ter uma atenção muito especial com a fala do Prof. Respício, que é uma referência no País em aviação. E é importante para quem conhece aviação,

inclusive os membros da SAC e o pessoal que está no plenário, é uma referência para a mídia nacional, Globo, Estadão, enfim, todos os jornais e televisão.

Portanto, Prof. Respício, a presença de V. S^a, como professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro, conhecedor profundo da área de aviação, engrandece o debate nesta audiência pública.

V. Ex^a tem a palavra.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO – Muito obrigado, Senador Vicentinho Alves. Cumprimentando V. Ex^a, agradeço o convite em estar aqui para contribuir mais uma vez com o Congresso, com o Senado Federal, e cumprimento ainda o relator da Subcomissão, Senador Eduardo Braga, e o Senador Ivo Cassol. Estendo meus cumprimentos a todos, senhoras e senhores aqui presentes.

A aviação civil é um grande conjunto de atividade de setores, subsetores de negócios. Inseridos na aviação civil estão o transporte aéreo regular e não regular, comercial, aviação geral executiva, aerolevanteamento, aviação aerodesportiva, aviação agrícola, aviação experimental, escolas de formação de aviadores, de comissários, de mecânicos, trabalhadores em geral, até mesmo as faculdades de ciências aeronáuticas – a ANAC tem um pezinho lá –, os fabricantes de aeronaves, os fabricantes de peças, equipamentos e sistemas para aviação; a infraestrutura aeroportuária, o espaço aéreo, infraestrutura aeronáutica, fora vários e vários outros setores, segmentos e atividades que compõem esse grande universo chamado aviação civil, que é tão apaixonante.

Aqui nós vimos a palestra do Rogério e Juliano, que já conheço há tanto tempo e é sempre uma alegria estar junto dos dois, em que abordaram os principais pontos sendo trabalhados nas suas respectivas secretarias na SAC. A Clarice, colega deles da SAC, se estivesse aqui, com certeza, também teria apresentado pontos da Secretaria ao seu comando, relativa à navegação aérea – não sei exatamente se é esse o nome.

Dessa forma, o que nós constatamos, da apresentação do Rogério e do Juliano – e, se a Clarice estivesse aqui, seria da mesma forma – que de todas essas atividades e setores que eu elenquei aqui da aviação civil, eles só pegaram dois: transporte aéreo comercial e infraestrutura aeroportuária. Todos os outros não foram matéria, não vimos nenhum número da aviação geral executiva, um único número com relação ao número de trabalhadores do setor, um único número a respeito da aviação aerodesportiva. Não estamos falando especificamente de Copa, Senador, mas alguém aqui tem alguma dúvida de que os tantos estrangeiros que estarão aqui vão querer aproveitar um voo de parapente, de asa delta, de planador, de balão? Tudo é aviação aerodesportiva! Será que nós estamos fiscalizando essa atividade? Os senhores já imaginaram um acidente com um *very VIP* estrangeiro durante a Copa do Mundo em uma dessas atividades aqui no Brasil? Qual seria a repercussão internacional de alguma coisa dessa natureza acontecendo no Brasil durante uma Copa do Mundo, durante uma Olimpíada?

As apresentações do Rogério e do Juliano, para mim, foram perfeitas. Perfeitas! Dentro do que lhes foi pedido para fazer aqui. Não vi, desculpem-me Rogério e

Juliano, nada de política pública na apresentação de vocês. Nada! Eu vi de operacional. O que a Secretaria está fazendo na questão operacional. Um pouco na questão tática e zero de estratégia. Zero de longo prazo! Até de médio prazo, eu rapidamente escutei uma ou outra palavra do Juliano com relação a isso, e mesmo assim, com relação ao Profaa e FENAC. Mas não vi nada de política pública mesmo. Não vi nada de traçar caminhos. Fazendo um paralelo com a intermodalidade, eu não vi nenhum pavimentar de estrada com relação ao futuro da aviação no Brasil. Não vi nada a respeito do que está se fazendo com relação à capacitação dos profissionais que poderão vir a atuar no setor. Nada! E sei que pelo menos a ANAC tem um programa de incentivo com relação a piloto e etc. Por que eu não fui colocado aqui eu não sei.

Então, como mudar esse quadro? Como mudar essa situação? O que nós constatamos sempre, e não é só aqui e também não considero um erro, mas um adormecimento das nossas autoridades, é que 99,9% das atenções da aviação civil sempre estão voltadas para quem desfila no tapete vermelho do Oscar. Quem desfila no tapete vermelho do Oscar? São as empresas aéreas, são os principais aeroportos e, quando dá algum problema, o espaço aéreo. O restante é marginal, inexpressivo, caminha pelas próprias pernas, quem sabe, um dia, quando der tempo, nós aproveitamos esses cinco minutos que faltam aqui no final para nós falarmos a respeito disso. Ou seja, é tudo para o lado, tudo marginal.

Não estou dizendo que é esquecido, estou dizendo que nunca está no *Top Five*. Por quê? Por que ninguém nunca fala nada. Se estivesse na agenda de preocupação, se estivesse na agenda de política pública, estariam falando, pelo menos apareceria um ou dois *slides* aqui falando sobre o crescimento do número de aeronaves da aviação geral executiva, do crescimento do número de operações *offshore* com os helicópteros biturbinas de grande porte. Estariam falando a respeito da necessidade de capacitação de mecânicos. Por que nada disso é falado?! Por que nunca ninguém levanta isso? Será que esses dados não existem? Bem, se não existem, nós temos um grande problema aqui. Aí já não é esquecimento, aí já é realmente “vamos botar de lado, porque isso não interessa”.

Se nós observarmos o anuário da Agência Nacional de Aviação Civil, vemos que são sempre pautados em cima da GOL, TAM, Avianca, Azul, etc, etc. A Associação Brasileira de Aviação Geral teve que produzir o próprio anuário, porque o sistema o governo não produz. Ele não quer saber da aviação geral executiva: “Depois a gente conversa. Agora não.”

E com relação à formação de pessoal? “Daqui a pouco a gente conversa. Agora não.” Vamos perguntar sobre o investimento em aeroporto a pista, o pátio da Copa... e o nosso dia a dia? O dia a dia não existe? Todos esses outros setores que eu citei aqui – citei, se não me engano, quase 20 setores –, nós só tratamos de dois e de um terceiro, quando dá problema; os outros, é melhor não colocarmos nem em *slides*.

Então, tem alguma coisa errada com a política pública brasileira no setor. Não tem nada de errado com o Rogério, não tem nada de errado com o Juliano, tem de errado com a política pública do setor. Não estão fazendo política pública. Colocando outro parêntese aqui, quando a nova SAC, a SAC 2.0, foi criada – nós já estamos na USB 3.0, acho que vamos promover vocês para SAC 3.0... quando a SAC 3.0 foi criada, eu pensei assim comigo: graças a Deus, ótimo, uma esperança para a política pública do setor de médio e longo prazo, porque

vão acabar com o Conac! Não, o Conac continuou. Para quê? Não me perguntem. O Conac, com todo respeito aos ministros que já participaram e participam do Conac, não faz absolutamente nada. O Conac (Conselho de Aviação Civil) só se reúne quando tem algum grande problema. Um acidente aéreo de grandes proporções: o Conac corre para se reunir.

Então, a minha esperança era: vão acabar com o Conac e a SAC (Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República) vai tomar as rédeas da situação. Não, nada aconteceu. O Conac continuou e continuou a fazer nada, e a SAC não tomou as rédeas da situação com relação ao macroplanejamento, à formulação e à elaboração de políticas públicas para o setor de aviação civil. Para o setor de transporte aéreo comercial eles estão fazendo política pública sim, estão fazendo muitas coisas interessantes. Para o setor de infraestrutura aeroportuária estão fazendo políticas públicas, estão fazendo coisas muito interessantes, que nós vimos aqui, por isso estou enaltecendo a apresentação dos dois. Mas, tinha que ter outro secretário, secretário de outros assuntos que não sejam os três primeiros. Aí tirava o Juliano, o Rogério tirava a Clarice e assumia um terceiro secretário. Tirar no sentido de que não caberia a vocês tratarem dessas faixas aqui. Já que ninguém trata, alguém tem que tratar. Se não são vocês, alguém tem que fazer isso. Então, vocês não são os culpados, mas alguém que desenhou o projeto na Secretaria da Aviação Civil 3.0 é que está errado, e mantém o erro. Então, alguma coisa tem que ser feita. O Legislativo tem que entrar na história. O TCU tem que entrar na história – Carlos Molina aqui presente, nosso colega; muito obrigado, Carlos.

O TCU tem que entrar na história. Tem alguma coisa que acontecer com o Brasil porque o Brasil depende de aviação, depende da Aviação Civil. Todos esses setores que eu falei aqui. Ele não depende só da Azul, ele não depende só da TAM, ele não depende só da Infraero, ele não depende dos novos concessionários, ele não depende do Profaa (Programa Federal de Auxílio a Aeroportos). Ele depende de todos esses setores, de todos esses segmentos aqui.

O que estamos fazendo de política pública com relação à aviação agrícola? Ninguém sabe. Num país do agronegócio, o que temos de política pública com a aviação agrícola?

A aviação agrícola é tanto aviação como o Ministério da Agricultura. Qual é a integração da Secretaria de Aviação Civil, da ANAC, com o Ministério da Agricultura? Talvez nem a Secretaria nem a ANAC saibam responder direito, porque, às vezes, quando sobra tempo, no final do expediente, às oito e meia da noite, ele pensa na Aviação Agrícola: “Ah, não, vamos deixar para amanhã, porque estou indo embora”. Porque nunca nada é falado. Quantas aeronaves nós temos em aviação agrícola? Qual a idade média dessa frota? Quantos pilotos nós temos? Temos propriedades compartilhadas na aviação agrícola? Assim como nós queremos colocar na Aviação geral executiva? Sim? Não? Nós temos empresas ou nós temos só o fazendeiro com a sua própria aeronave que de vez em quando empresta para o fazendeiro que é amigo, que é vizinho?

Isso é Aviação Civil. Tem que ser criada uma quarta secretaria, além da do Juliano, além da do Rogério, além da Clarice, para tratar, pelo menos numericamente, da maior parte da Aviação Civil no Brasil. Pelo menos numericamente, se não em importância da

mídia, do tapete vermelho do Oscar, mas pelo menos em questão de número de setores, essa secretaria vai ser maior.

Então, novamente reforço: o Juliano não está errado, o Rogério não está errado, eles vieram apresentar o que eles estão fazendo nas suas respectivas secretarias, mas está faltando dentro da SAC uma estrutura que contemple o restante da Aviação Civil. Isso precisa ser corrigido de forma, em minha opinião, urgente. Se a SAC nasceu errada, ela precisa ser consertada, para o bem de todos nós.

O Senador Ivo Cassol, que estava aqui presente, fez um pronunciamento muito interessante, porque ele se viu na posição de passageiro. Ele não se viu na posição de Senador. É isso que acontece com todos nós. Quando estou viajando num avião, qualquer que seja, sou passageiro, não sou professor da UFRJ, ninguém sabe o que eu faço, e tenho que ser tratado como tal, como cliente.

Eu gostaria de levantar aqui... Sei que vários das senhoras e dos senhores conhecem esse documento, o Decreto nº 6.780, de fevereiro de 2009, ainda do Governo do Presidente Lula, que foi a Política Nacional de Aviação Civil, da qual eu tive a honra de participar, com metodologia um tanto quanto rápida demais para o meu gosto. Nós preparamos um documento de sei lá quantas páginas, depende da fonte, depende do parágrafo, etc, mas vinte páginas na minha fonte, no meu espaçamento. O documento foi preparado em um dia. As discussões foram de um dia. Então, na minha opinião, a metodologia está errada. Eu externei isso na época, o Rogério era o coordenador do grupo em que fiquei, de regulamentação... Eu externei isso ao Rogério. Ele nada podia fazer, porque aí ele foi ordenado: “ah, você tem que conduzir aquele grupo assim, assim e assado. Período de trabalho: das nove da manhã até as seis da tarde. Pronto, acabou”. Foi passado para ele isso. Então ele também não teve culpa, mas a metodologia estava errada. Um dia para discutir... Vou ler o título do documento: “A Política Nacional de Aviação Civil”. Um dia!

O segundo dia não foi de discussão, mas de apresentação do que cada grupo tinha tentado fazer em um dia.

Então, vou ler... Apesar dessa correria toda, algumas coisas interessantes nasceram do documento. Então, vou ler pelo menos esses pontos interessantes que talvez nos ajudem a reformatar, a modernizar a Secretaria de Aviação Civil. Vamos lá.

“Item 2.6. No mesmo sentido, o marco regulatório da aviação civil, em todos os seus segmentos, deve ser desenhado de maneira a buscar maior eficiência econômica, novamente sem prejuízo da segurança e observados os interesses estratégicos do País.”

Agronegócio não é um interesse estratégico do País – nós concluímos –, porque a aviação agrícola é esquecida. Então, ele não é interessante estrategicamente para o País.

Dentro do Item 3.5, “Desenvolvimento da aviação civil”: “Estimular a gestão eficaz e a consolidação de ambiente institucional e regulatório favorável ao desenvolvimento da aviação civil”.

Observem o termo. É “da aviação civil”, não “do transporte aéreo comercial”. É “da aviação civil”. Então, pega desde a base da formação até o último ponto que vocês puderem imaginar: “da aviação civil”.

“Promover o desenvolvimento da aviação civil mediante a cooperação entre os elos do sistema, garantindo-lhes que seus planejamentos sejam abordados de forma integrada.”

Integrada? Está faltando o 4º Secretário para fazer isso.

“Acompanhar o desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil por meio da avaliação e divulgação permanente de indicadores”.

Não tem indicador da aviação agrícola, não tem indicador da aviação aerodesportiva, não tem indicação da aviação experimental, não tem indicação para nada. Só tem indicador de *performance* e desemprego para a TAM, para a Gol, para o novo concessionário, porque são eles que desfilam no tapete vermelho do Oscar. Os outros devem ser todos considerados “patinhos feios”, porque não tem indicador para nada.

“Incentivar a integração da aviação civil com os setores do turismo e do comércio”.

Dentro desse comitê especial da Conaero com relação aos grandes eventos tem profissionais que já foram para o exterior e operar copa do mundo, sendo convidados para atuar junto com vocês?

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – A gente tem... A gente tem...

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO – Vocês operaram Copa do Mundo no exterior?

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – A gente tem ido conversar com eles.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO – Têm ido aonde?

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Londres, por exemplo. Eles estão planejando...

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO – Não, Londres é Olimpíadas. É coisa diferente. Copa do Mundo é Copa do Mundo e Olimpíadas são Olimpíadas. Grandes eventos, mas diferentes. São públicos diferentes, são perfis diferentes.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – O consórcio que operou Londres é exatamente o mesmo que fez a consultoria na África do Sul, fez a consultoria na Copa de Atlanta...

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO – Sim, mas os brasileiros que foram para lá e operaram Copa do Mundo... Porque sentiram na pele as coisas que aconteceram lá fora. Eu não estou falando do comitê organizador. Até mesmo se você for falar com o comitê organizador, você tem que falar com o comitê organizador local da Copa do Mundo de 2014, no Brasil. Sim, mas esses sempre tratam a respeito de delegação, família Fifa, very VIP. Eles não tratam dos torcedores. Estou preocupado com o torcedor, não estou

preocupado com árbitro, não estou preocupado com o Bill Gates, não estou preocupado com o Blater, estou preocupado com o torcedor, que é o povão daqui e o povão de lá de fora que vêm assistir. Não estou preocupado onde o jato da Fifa vai pousar. Esse tem garantido o espaço para ele pousar. Não estou preocupado com ele. Não estou preocupado onde, no meio-fio do aeroporto, vai parar o carro blindado do Fulano de Tal, que é convidado. Não estou preocupado, ele vai ter lugar para parar, mais ou menos, depende do aeroporto, não é, Lira?

Continuando, na política de Aviação Civil. Estimular o investimento privado na construção e operação de aeródromos. Só por meio de concessão ou de outros institutos? A falta da política pública bem direcionada é que deixa esses institutos, por enquanto, esquecidos.

Promover a intermodalidade dos transportes, buscando a constante integração do planejamento do setor de aviação civil com os dos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário. Aí é brincadeira! Intermodalidade nos nossos aeroportos? É piada.

Por fim, estimular o desenvolvimento da aviação geral. Bem, pelo menos pelo Profaa nós vemos alguma coisa e, mesmo assim, aqui falado, no curto e no médio prazo e não no longo, com relação aos aeroportos. Se pudermos prover a infraestrutura, o serviço virá. Você vai me desculpar, Juliano, mas não acredito nisso não. Se você não tiver uma política para estimular durante algum tempo determinada ligação, fica difícil. E olha que eu sou super liberal, você me conhece.

Se os Estados Unidos têm um programa de serviços aéreos essenciais subsidiado pelo Governo Federal... Vou repetir. Os Estados Unidos têm um programa oficial de serviços aéreos essenciais subsidiado pelo Governo Federal. “Ah, eles têm isso porque são um país continental”. É um país pobre e continental. A Irlanda também tem, é pequenininha. A Escócia também tem, é pequenininha, programa de serviços aéreos essenciais. O Orçamento da União, o orçamento não sai do dinheiro da passagem do pessoal da ponte aérea não, sai do Orçamento da União, porque é um programa de preocupação do Governo para estimular a integração e tem regra a ser seguida, não é qualquer um que recebe o recurso, é licitado, não é pelo primeiro que aparece, não é a empresa aérea que chega: “Olha, tem uma ligação de A para B que eu não consigo manter, mas é muito importante”. Não é a empresa aérea que pleiteia nada, é o Governo Federal que já vem com os pares de cidades prontos, com a demanda pronta, com a aeronave adequada. É o Governo Federal que faz isso. Porque o Governo Federal para e estuda o que é melhor para a sociedade. Não é a empresa que põe um pé à frente e fala: “Governo, tenho um problema lá. Vou ter que segurar 40 postos de trabalho, 25 não sei de quê, pagar não sei quanto de imposto”. Não é ela que faz isso. É o Governo Federal que estipula tudo.

E detalhe: para os senhores terem uma ideia, uma das ligações nos Estados Unidos de serviço aéreo essencial ocorre durante o inverno e no Alasca. E sabe qual é a aeronave utilizada, porque o governo federal diz que tem que ser aquela aeronave? É um 737-700, com 136 assentos, subsidiado pelo governo. Então, não tem essa também de aeronave até 30 assentos, não, e todo mundo pode participar. O táxi aéreo pode participar, a empresa regional pode participar, a empresa de grande porte pode participar, porque é ela que vai ter o

737-700, 800 ou o que for definido pelo governo como necessário. Não há restrição de quem vai participar, não. Basta estar cumprindo as exigências da política que foi traçada, ou seja, ser um operador, ter certificado na FAA, etc., ter os índices de segurança assim, assado, etc., etc., etc., provar toda a capacidade técnica de operação.

Continuando aqui na política de aviação civil, há mais um item que seria o último para eu ler: “Promover regulamentação adequada para cada tipo de serviço”. É o que estamos tentando fazer aqui. Estamos tentando dar uma colaboração no sentido de dizer que o que está sendo apresentado aqui está ótimo, mas o governo está esquecendo – não é o Rogério que esquece, não é o Juliano que esquece, não é o Marcelo, da ANAC, que esquece – o resto da aviação civil inteira. Precisamos consertar isso.

Obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Merece palmas mesmo.

Olhem, já agora na primeira reunião, quero registrar aos ilustres convidados, a todos que participam aqui e a todos que nos assistem que esta Comissão já começa com 100% de frequência de todos os seus membros titulares. Portanto, os Senadores que se dispuseram a participar desta Comissão demonstram efetivamente as suas preocupações com relação à aviação no País.

É importante registrar a presença nesta Comissão, que é composta por cinco membros titulares e cinco suplentes, do Senador Walter Pinheiro; Senador Vicentinho Alves; Senador Vital do Rêgo, nosso Vice-Presidente; Senador Eduardo Braga, nosso Relator; Senador Flexa Ribeiro. Também esteve aqui o Senador suplente Ivo Cassol e o Senador João Capiberibe, do Amapá.

Queremos chegar ao final desta Comissão e apresentar, segundo o nosso Relator, o nosso Vice-Presidente e os demais membros, um bom projeto para o nosso País. Iremos, com certeza, chegar ao final com essa meta.

Portanto, concedo a palavra ao eminente Relator, Senador Eduardo Braga, ex-Governador do Amazonas.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Quero agradecer ao nosso Presidente as palavras de incentivo e de motivação em torno da Comissão.

Senhores convidados, Sr. Presidente, meu caro, dileto e querido Senador Vital do Rêgo, membro titular e Vice-Presidente desta Comissão, quero dizer a todos os senhores e às senhoras aqui presentes que esta Comissão talvez seja, Sr. Presidente, uma das últimas esperanças que eu, como amazonense, como amazônida e como representante público daquela região, possa ter para tentar sensibilizar o Governo brasileiro para muitas das coisas que o Prof. Respício Antônio do Espírito Santo acabou de levantar. Efetivamente, precisamos compreender que a aviação civil no Brasil não é representada apenas por aquilo que o professor resolveu chamar – entre aspas – de “tapete vermelho”. Venho insistindo nisso há muito tempo.

Fui Governador do Amazonas, como disse o Presidente, durante quase oito anos. E, naqueles quase oito anos, pude vivenciar experiências dramáticas de um povo que é brasileiro, que adora o nosso País, que guarda talvez uma das maiores reservas que este País possui – talvez o maior patrimônio do povo brasileiro seja exatamente a biodiversidade e a floresta amazônica; já vendemos nossas participações nas empresas públicas. E aquele povo que lá vive olha para a aviação de uma forma diferente de quem vive na região desenvolvida do Brasil. Bem ou mal, quem vive no Sul, no Sudeste e até mesmo no Centro-Oeste, em parte dele, tem alternativas de comunicação e de mobilidade com um prazo razoável de horas que não seja pela aviação aérea. Na Amazônia, a aviação pode representar se você vai viver ou morrer, pode representar se você vai ter como pagar o salário dos funcionários públicos de um determinado Município ou se não vai pagar, porque, pasmem, existem inúmeros Municípios na Amazônia que não têm banco, onde o pagamento do servidor público, o pagamento do funcionário do comércio, do prestador do serviço depende da aviação geral que leva para lá recursos em espécie.

Portanto, um País de dimensão continental e com uma desigualdade econômica e social como o Brasil não pode ter a sua aviação civil apenas voltada para o tapete vermelho, repetindo a analogia feita pelo professor.

Presidente, parece-me tão clara e tão óbvia a solução para o problema e, ao mesmo tempo, não consigo entender por que não a adotamos. Quero, portanto, fazer esse registro como preliminar na condição de Relator.

Segundo, quero lamentar profundamente não ter podido, Senador Vital, assistir à apresentação do Rogério, se assim me permite chamá-lo, e do Juliano. Eu tinha muito, mas muito interesse em poder ouvir a apresentação de V.S^{as} para não fazer perguntas redundantes. Mas presido a Comissão de Ciência e Tecnologia do Senado, cuja sessão deliberativa funciona exatamente no mesmo horário que começou esta aqui. Então, lamentavelmente, não pude acompanhar a apresentação do Rogério e do Juliano, que foi, inclusive, elogiada pelo nosso convidado, o Prof. Espírito Santo, aqui presente. Portanto, se eu fizer alguma pergunta a V. S^{as} que já tenha sido respondida, perdoem-me, pois foi em função da minha ausência.

Primeiro, quero fazer uma constatação: creio que essa combinação entre um processo de concessão *versus* a formação de um fundo nacional de aviação civil que vise à implementação de modernização da infraestrutura de aeródromos que continuarão sob a gestão pública para um segundo passo me parece importante. Mas me parece também que ainda está, Sr. Presidente, muito pouco regulado e muito pouco clara a forma como isso será feito. Vou dar apenas, Sr. Presidente, algumas dimensões desses números.

A modalidade licitada para a concessão, Senador Vital – V. Ex^a que tão bem conhece o orçamento da República – foi feita de forma onerosa. Portanto, é uma concessão em que quem deu maior valor ganhou a licitação.

Estava fazendo um pequeno cálculo ainda há pouco. Na licitação de Guarulhos, pelo que foi apresentado aqui pelo Rogério, houve um lance mínimo estabelecido pelo

Governo de 3,4 bilhões. Ganhou a licitação a empresa que apresentou uma oferta de R\$16,2 bilhões, com, portanto, um ágio de 373,5%.

Agora, Sr. Presidente, não são apenas R\$16,2 bilhões que vão para o Fundo Nacional de Aviação. Além disso, 10% da receita bruta anual serão anualmente depositados no Fundo Nacional de Aviação Civil.

Ora, sabemos o quanto é a receita de um aeroporto como Guarulhos e o quanto a iniciativa privada vai aumentar essa receita, porque sabemos que existem números e serviços que estão com a demanda reprimida. Um exemplo claro e notório é o estacionamento em Guarulhos. Ainda há pouco o Professor citava a deficiência de estacionamento que enfrentamos nos aeroportos.

No caso de Viracopos, Sr. Presidente, a empresa vencedora ganhou com um ágio de 673%, um lance mínimo de 1,5 bilhões... Aliás, perdão, Brasília. No caso de Viracopos, foram 159%, com uma oferta de 3,8 bilhões contra um lance mínimo estabelecido de 1,5 bilhões. E com um adicional de 5% da receita bruta de contribuição para o Fundo de Aviação Civil.

Já Brasília, foram os 673% de ágio, tendo como lance mínimo 582 milhões e a oferta vencedora foi de 451 bilhões com uma contribuição variável de 2% da receita.

Somados esses recursos, somente esses recursos, estamos falando de um aporte inicial no Fundo Nacional de Aviação de R\$24,5 bilhões mais o percentual de receita anual bruta.

Portanto é claro, é óbvio que não falta dinheiro para se estabelecer uma política de aviação neste País. O que falta, a meu juízo, é uma visão global e um planejamento que seja inclusivo na aviação.

E a aviação civil brasileira... Lamento não ter participado, porque o Rogério apresentou números sobre a aviação regional, apresentou números do incremento de passageiros, etc. E vemos, ao contrário do que se anuncia na aviação civil, na aviação regional, um retrocesso. E somos obrigados a concordar com o Professor. A aviação geral executiva, o dito táxi aéreo, na realidade, vem substituindo, em função da inexistência de uma aviação civil comercial, regional abrangente, inclusiva, ela vem substituindo essa aviação que deveria ser. E ela é tratada como algo de somenos importância na aviação, quando é essencial. Na nossa região e no meu Estado, meu caro Senador Vital, o número de acidentes que têm ocorrido na região amazônica é explosivo. E não me digam que é por falta de segurança no voo. Não é não. É em função da precariedade da operação, da falta de investimento e da falta de uma política de planejamento.

Anotei aqui alguns dos itens levantados pelo professor: aviação geral e executiva, onde entra o táxi aéreo, aviação esportiva, aviação agrícola e – eu anotei aqui, obviamente –, aviação regional.

Eu gostaria de ouvir – a primeira pergunta vai exatamente nesse sentido –, primeiro, como está sendo definido o plano de investimento dos recursos do Fundo Nacional

de Aviação Civil pela SAC? Qual é o critério que está sendo estabelecido para a aplicação desses recursos? R\$24,5 bilhões de aporte inicial mais, obviamente, o percentual sobre a receita bruta. Primeiro, qual é o critério?

Segundo, é forçoso reconhecer que um plano de integração e de inclusão aeroviária no País precisa ser implantado. E não será implantado sem subsídio. De novo, o que disse o professor é absolutamente verdadeiro. Assim como os Estados Unidos possuem o Alasca e, para poder viabilizar a aviação no Alasca, é preciso estabelecer subsídio, não precisa fazer subsídio para voar para Los Angeles. Não precisa fazer desoneração para voar para Orlando, mas para voar para o Alasca precisa. O Alasca está para os Estados Unidos como a Amazônia está para o Brasil.

E qual é a lei de subsídio que nós temos? Nós tínhamos, no passado, essa lei de subsídio, foi mal usada por alguns, e aí nós estamos fazendo a seguinte situação: porque tem alguém que é corrupto, acabamos com o benefício, em vez de punir o corrupto. E aí você pune quem? O cidadão comum, que paga imposto que necessita da aviação, que necessita do tratamento fora do domicílio, que não tem como encontrar a solução para os seus problemas.

A integração comercial, cultural, turística, etc., acontece via aviação e ele está sendo penalizado porque alguém, num determinado momento da história do Brasil, utilizou-se dos benefícios de forma indevida. E esse alguém, muito provavelmente, ou vive na Vieira Souto, ou vive hoje num dos condomínios mais ricos do Estado de São Paulo, enquanto a Mara, o José, o Antônio e o Raimundo continuam matando pium, contraindo malária, pegando dengue no interior da Amazônia, e os outros estão no ar-condicionado e no tapete vermelho, andando em Boeings e em jatos executivos.

É essa mudança que nós precisamos ouvir com relação à SAC. Ou nós temos um plano de integração e inclusão com uma proposta de benefícios e de subsídios, subsídios esses que não podem ser apenas ditos, como foi dito pelo representante das grandes empresas numa reunião a que V. S^a estava presente, na Comissão de Meio Ambiente e Controle. Ali, o representante das empresas disse: “Não, é porque o Brasil tem o combustível aéreo mais caro do mundo.” Eu disse: Poxa, pode ser até verdade, mas o Brasil também tem o pior atendimento nas empresas da aviação civil.

O espaço que temos para ao passageiro dentro da aeronave no Brasil é o espaço por centímetro quadrado mais caro que o mundo paga e, no entanto, as tarifas aéreas brasileiras diminuíram. E diminuíram na média, porque todos os senhores sabem que, se não comprar a tarifa na promoção, na nossa região, na região amazônica...

O Senador Jorge Viana chegou ao ponto de apresentar uma carta, na última reunião, em que ele, como Senador da República, comprando uma passagem para ir a Rio Branco, cobraram, Brasília/Rio Branco/Brasília, R\$6.600,00. Em qualquer Senado da República de qualquer país, isso já era motivo de fazer uma comissão parlamentar de inquérito. No Brasil, ficamos no requerimento, ficamos no ofício, ficamos no protesto. Enquanto isso, brasileiros que não têm a voz do Senador continuam respondendo sobre isso.

Então, qual é o plano, qual é o programa que a Secretaria de Aviação Civil tem para a inclusão e subsídio da aviação nas regiões isoladas do Brasil? Precisamos saber qual é o plano, qual é o programa e quando ele vai ser implementado. Isso para nós, talvez, seja tão ou mais importante do que resolver os problemas que naturalmente estão se resolvendo. Porque, onde tem o tapete vermelho, onde tem o holofote do Jornal Nacional, onde tem o holofote do telejornal, etc., a Infraero se mobiliza, a ANAC se mobiliza, a SAC se mobiliza, os governos se mobilizam. Mas onde está a Maria, o Antonio e o José, lá no final da Amazônia, não temos essa mobilização.

Então, a segunda pergunta é: Qual é o plano de integração, de inclusão, de subsídio para a política aeroviária brasileira na aviação civil que possa incluir as questões regionais efetivamente?

Quais são os aeroportos polos nessas regiões? Como foram definidos os aeroportos polos? Quais os planos de alternativa de voo? E aí entra um aspecto importante: hoje, para você fazer uma alternativa de voo no Estado do Amazonas, não temos um aeroporto alternativo, Sr. Presidente, durante a noite, no Amazonas. Se V. Ex^a estiver voando de Brasília para Manaus e, porventura, o Aeroporto Eduardo Gomes estiver fechado, com certeza o Ponta Pelada estará fechado, porque a distância de um para o outro é praticamente nenhuma – obviamente, ambos estarão fechados, em 98% das vezes os dois estão fechados –, V. Ex^a terá que alternar ou para Boa Vista, no Estado de Roraima, ou para Santarém, no Estado do Pará, ou talvez para Belém do Pará, ou para Rondônia, em Porto Velho. Se a aeronave de V. Ex^a não tiver combustível, que Deus o ajude. Como Deus não lhe deu asas, vai ficar difícil.

Essa é a realidade de quem voa para aquela região e para quem voa na aviação geral, que é muito pior do que a aviação civil comercial.

Portanto, qual é o plano para que tenhamos melhores alternativas de voo e de aeródromos de segurança para a Amazônia e para o Amazonas?

Por fim, para não me estender, a pergunta é: qual é o estudo para a promoção de algo que me pareceu inclusive extremamente interessante, colocado também pelo nosso professor, com relação à regulamentação adequada para cada tipo de serviço da aviação? É preciso que, no planejamento geral da aviação civil, tenhamos uma regulamentação adequada para cada tipo de serviço. Até porque, em determinado tipo de serviço, o Brasil já se tornou o segundo maior do mundo. Por exemplo, em rotas de helicópteros em cidades como São Paulo, Rio de Janeiro, temos uma frequência de voo quase igual ou maior do que cidades como Nova Iorque e outras cidades de países desenvolvidos.

Portanto, qual é, hoje, a política e a regulamentação adequadas para cada tipo de serviço que, hoje, a SAC tem pela frente?

Eu me reservo, Sr. Presidente, na qualidade de relator, para que, no final das exposições e das indagações dos demais Senadores, se eu tiver alguma pergunta a fazer, eu possa formulá-la aos senhores convidados. Aproveito, desde já, para dizer que tenho acompanhado as apresentações do Rogério e do Juliano, sempre dedicados, são pessoas jovens que representam o futuro deste País. Sempre me entusiasmo quando vejo jovens

ocupando já cargos de comando, porque acho que é na juventude que temos a ousadia e a coragem de enfrentar grandes desafios. Mas é também na juventude que temos que ter a intrepidez de não nos acomodar diante de determinadas situações.

Portanto, quero aqui fazer uma ressalva de que todas essas colocações críticas, ácidas, não são em relação às pessoas do Rogério e do Juliano. Ao contrário. Acho até que a Presidenta Dilma tomou uma decisão importante ao criar a SAC e tirar da Infraero e da ANAC a discussão específica como estava sendo feita. Mas também creio que essa colocação de que, na estruturação da ANAC, talvez uma das questões apresentadas no relatório final seja a da reestruturação da SAC, para melhor atender à política de aviação civil no Brasil.

Por fim, antes que esqueça, apenas para perguntar muito provavelmente ao Rogério. Veja: na viação geral, na Região Amazônica há um pleito com relação ao fechamento dos escritórios da ANAC, que lamentavelmente trouxe mais problemas e mais complicações para a aviação geral na nossa região. E tem trazido e acarretado dificuldades burocráticas e aumento do custo operacional de empresas que já têm grandes dificuldades para sobreviver diante da realidade do mercado brasileiro nessa questão. Gostaria de ter também um comentário com relação a isso.

Muito obrigado.

Peço escusas ao Presidente por ter me alongado, mas creio que não fiz nenhuma participação em cada uma das apresentações e o fiz apenas agora, ao cabo das apresentações de todos os senhores e senhoras convidados aqui.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Senador Eduardo, nobre Relator, o tempo foi exatamente o necessário para as colocações de V. Ex^a, importantes, inclusive. Muito importantes.

Eu, porém, antes de ceder a palavra ao Vice-Presidente, Senador Vital do Rêgo, quero registrar uma presença ilustre no nosso meio, o Dr. Carlos Modena, auditor do TCU, que aqui se encontra, muito focado também na questão da aviação com relação ao Tribunal de Contas da União.

Quero só dizer ao Juliano e ao Rogério que não se aborreçam, não, nem se sintam assim incomodados, porque esta Comissão é bastante técnica. Nós vamos esmiuçar tudo. E, ao final, no planejamento, nós vamos oferecer várias legislações em cada... Por exemplo, temos um problema seriíssimo em relação à carga de trabalho. Ela é geral. E o aviador de companhia não pode ter a mesma carga ou horário de trabalho que outro de táxi aéreo ou de helicóptero. Então, temos que ter legislações específicas nessa área de trabalho.

Ao final, queremos efetivamente, todos nós, contribuir com o nosso País e com o Governo, naturalmente, da nossa Presidenta Dilma.

Com a palavra, o eminente Vice-Presidente, Senador Vital do Rêgo.

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Seu copiloto, Senador Vicentinho.

Srs. representantes da SAC, da Presidência da República, Professor Espírito Santo, aqui presente, primeiro quero fazer minhas as palavras do meu queridíssimo Relator, Eduardo Braga. Eu poderia ficar aqui calado, mas a paixão que tenho pelo assunto me move. Num dia de quarta-feira, eu, pelo menos, tenho de estar presente em cinco comissões na Casa. Tenho de me multiplicar. E somente a um homem Deus deu esse dom da onipresença. Ele esteve conosco, e há dois mil anos sentimos saudades dele. Mas fiquei aqui e, daqui a pouquinho, serei chamado na Comissão de Constituição e Justiça para relatar um projeto.

Este é um assunto que nos apaixona. Apaixonou-me como Deputado Federal. Fui presidente da Comissão Parlamentar em Defesa da Aviação Regional. E, hoje, ao lado desse piloto Vicentinho Alves, estamos aqui discutindo talvez como última instância parlamentar legislativa um gargalo de infraestrutura, uma necessidade nacional que se apresenta há muitos anos, e somente agora o Governo da Presidenta Dilma está abraçando, com a criação da SAC, de forma incompleta ainda. Já chegamos a essa conclusão. Mas, com a criação da SAC, estamos dando alguns passos importantes.

Por força desta dificuldade de estar ao mesmo tempo em todos os lugares, fui privado de ouvir Rogério e Juliano. E, de antemão, Senador Vicentinho, eles sabem que essa é nossa obrigação. Embora jovens, estão aqui para representar algo que é prioridade ou deve ser encarado como prioridade nacional. Por nós, do Senado, sim. Espero que pelo Governo também.

Vi nessa apresentação números que me impressionam. Em 1998, transportávamos 50 bilhões de passageiros por ano; em 2010...

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – Cinquenta milhões.

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Bi.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – Não, milhões.

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Milhões. Em 2010, 95. Dobrou. Simplesmente dobrou.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – Só um esclarecimento: está escrito bilhões porque a métrica aqui é passageiros/quilômetro, de forma que uma linha mais longa conta mais que uma ponte aérea, que é uma métrica comum no setor. Aí é bilhões, mas não é passageiro. É passageiro *versus* quilômetro.

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – A leitura é a referência porque dobrou; independentemente de milhões, o quantitativo *versus* passageiros/quilômetro dobrou.

No quadro quatro, em 2002, tínhamos uma taxa de ocupação – estou fazendo esta releitura para sedimentar o meu raciocínio. No quadro quatro, tivemos uma taxa de ocupação de 56,8%, taxa de ocupação de aeronaves: 56,8%. Agora, em 2011, 71,6%. Houve um incremento gigantesco de taxa de ocupação de aeronaves.

O quadro dez trata de uma visão geral do transporte aéreo, e eu vejo uma concentração muito forte nas cidades do Sudeste e do Sul do País e absolutamente rara no Nordeste e Norte do País. Eduardo falou agora há pouco.

Esse mesmo quadro se evidencia no *slide* 12. Aí vem a grande constatação da nossa ineficácia. Este quadro 12 é terrível, porque mostra que em 1999, Eduardo, nós tínhamos 182 aeródromos e aeroportos; em 2011, esse número caiu para 130. Quer dizer, com a explosão da demanda, com o crescimento da taxa de ocupação, hoje somos servidos, inversamente proporcional ao crescimento, por 130 aeródromos ou por aeroportos no País. Caíram de 182 para 130. E não houve aumento do número de rotas. Foi o fim do subsídio. Você poderia dizer: caiu o número de sedes, de aeroportos, mas as rotas continuam, não permaneceram 840.

Esse conjunto de quadros que rememorei para os senhores acrescidos ao que o Eduardo falou e pediu de otimização das rotas também está aqui no quadro 12. Vê-se uma concentração completa das rotas no eixo Sul e Sudeste e um deserto lá na região Norte e Nordeste do País. Com esse quadro eu quero já perguntar aos senhores.

O fim do subsidio levou aqueles que lembram muito o almirante daquele navio Costa Cruzeiros italiano a abandonar o mercado, abandonar o barco: na hora em que ele encalhou, ele pulou fora de forma bandida. Essas empresas, com o fim do subsidio, muitas que estavam lucrando de forma irregular, como o Eduardo colocou agora... Pagamos todos nós como resultado disso. Explosão do consumo, custo de passagem. Tem uma equação, e aí, vou pedir, Presidente Vicentinho, que todas as matérias por meio de um despacho de V. Ex^a, todas as matérias alusivas a aviação civil que correm na CDR, na Comissão de Desenvolvimento Regional, e na Comissão de Meio Ambiente e Controle possam vir a esta comissão em forma informativa para conhecimento do relator.

Aqui várias comissões estão tratando da matéria da aviação regional como – digamos assim– última instância. Não estou preocupado com a Copa nem com as Olimpíadas. Não estou preocupado. Se o que move a mídia, se o que move alguns são os grandes eventos, não estou preocupado com isso; estou preocupado porque há dois anos, como presidente da Frente Parlamentar em Defesa da Aviação Regional, estive com o Ministro Nelson Jobim em diversas reuniões tratando de uma matéria que ia ser encaminhada pela Presidência da República ao Congresso Nacional e nunca veio, que é a reestruturação do setor da aviação civil em geral. Há mais de dois anos cobramos isso aqui. Se os acidentes estão acontecendo, se as coisas estão acontecendo, devemos fazer o *mea culpa*. Imagino que agora, com a presença dos senhores aqui, com a atividade do Senado na discussão dessa tese...

O Senado está muito preocupado com isso, porque hoje nós dependemos, Professor, da aviação. Dependemos dela. Hoje a aviação, para nós, é algo comum, corriqueiro. Não é mais como o sonho do homem do campo da Paraíba que via o avião só no ar. Hoje ele voa. Na semana passada, voei com um homem de 72 anos, que estava voando pela primeira vez. Vi a alegria dele. Lamentavelmente, não estamos preparados para essa explosão do consumo; não estamos. Vivemos num oligopólio irresponsável.

A minha primeira pergunta é: como a SAC vê a presença do capital estrangeiro no País para aprimorar a competitividade?

Da forma como está, não pode continuar. Não somos tratados como cidadãos. O senhor, certamente pelo seu visual, pode até ser, mas pelo meu, não. Somos tratados como mercadoria exploratória por essas duas empresas chamadas TAM e Gol. E veja que nós do Senado somos transportados, via aérea, pelo menos duas vezes por semana. Penso que o Eduardo, como eu, duas vezes por semana. E para o Eduardo é pior, porque ele vai lá para cima, para mais longe ainda. Nós somos, de forma... Não me lembro de um adjetivo agora, mas deixa pra lá. Nós somos maltratados. Somos muito maltratados. Eu queria saber por quê. Por quê? Porque eles navegam em céu de brigadeiro. Eles navegam – repito – em céu de brigadeiro. Não há competitividade. Chegam ao ponto de combinar feirão juntos, de combinar e anunciar feirão juntos, porque não há regulação que possa exprimir competitividade para o setor.

É a primeira pergunta.

O Eduardo colocou, com muita propriedade, que o Fundo Nacional de Aviação Civil, o ex-Profaa, vai administrar algo em torno de 24,5 bilhões. O que é que o Profaa, ou o Fundo, vai fazer para manutenção dos aeródromos? Há 720 aeródromos no Brasil. Dos 720, um sem-número está em situação irregular.

Minha outra subpergunta a essa pergunta é: na composição que votamos aqui, do Fundo, era para instalação; eu quero falar da manutenção desses aeródromos. Há uma superposição de competência e de governança.

O Estado do Amazonas – vi uma matéria nesse sentido – está querendo devolver os aeródromos, as prefeituras estão querendo devolver os aeródromos no Amazonas.

Na Paraíba, nunca vimos um centavo do Profaa para manutenção dos aeródromos, que são muito bons, que interligam o Estado com o Nordeste Inteiro, como Patos, Souza, Cajazeiras e Guarabira. Há aeródromos de que ninguém nem ouviu falar, de passar um técnico do Governo, um técnico das estruturas governamentais antigas, e que operam de forma precária. O prefeito não sabe se é dele, o Estado não aparece para tomar conta, e, simplesmente, ele passa a ser, na visão do Governo, um clandestino, somente visto por GPS. Ali tem uma pista, quando as pessoas se perdem, para pousar ali.

Então, a minha pergunta: Como o fundo vai instrumentalizar essa manutenção desses aeródromos? Como anda esse projeto de que falei? Jobim disse que estava quase pronto, entusiasmado, tinha até um técnico que se chamava Fernando, com quem conversei muito. Era Fernando Soares, até o nome lembro, de tanto conversar com ele. E quando vem?

Eu queria muito ouvir – e depois eu vou pedir cópia dessa reunião – as respostas que os senhores vão abordar na 4ª Secretaria, no que vai ficar para aquilo que os senhores não trouxeram e que o Professor Espírito Santo colocou como uma necessidade.

Também caímos nesse mesmo erro, professor. Minha culpa, minha máxima culpa. Ainda bem que o senhor chegou para abrir os nossos olhos. Caímos também nesse erro, tamanha é a opressão.

Os senhores que estão chegando agora devem ter atenuado as suas responsabilidades, porque é uma represa muito antiga de problemas na aviação em que ninguém se entendia no Brasil. Até a criação da SAC, não se sabia quem era quem, não se sabia o que era competência da Infraero e o que era competência do DAC, era uma salada de siglas e com ineficácia total.

Deixou chegar a 95 milhões de pessoas voando, quase 100 milhões, e começamos a ficar sufocados na aviação comercial, ficamos esquecidos.

O senhor foi muito verdadeiro, sobre as diversas outras atividades aéreas do Brasil que precisam ser regulamentadas. O que está acontecendo com isso?

Não me refiro ao Professor, não faria isso, estou milhões de anos luz atrás da sua competência. Queria ouvi-los, até para formalizar um novo raciocínio a respeito da matéria.

Agradeço a V. Ex^a.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Primeiro a solicitação do eminente Senador Vital do Rêgo, um amigo, com relação a...

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – A requerer a transcrição. Desculpe-me, Sr. Presidente. A solicitação foi feita para requerer à Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Vamos acrescentar mais.

Solicito ao Secretário Alexandre que, além das audiências públicas, das matérias que acontecem nas audiências públicas do Senado, que acrescentemos também os projetos de lei que tramitam no Senado, para que possam chegar às mãos do nosso relator e de todos os membros desta Comissão.

Ali está presente o nosso Consultor do Senador, Dr. Vítor, que vai trabalhar conosco. É importante, Vítor, o seu contato com o nosso Relator, Senador Eduardo Braga, assim como os demais que estão aí nesse trabalho, que, por intermédio da Biblioteca do Senado, colhamos diariamente as notícias na mídia do País sobre a aviação de um modo geral, para que nos sintonizemos também sobre as notícias do País.

Portanto, essa parte fica com o Dr. Vítor e a outra com o Alexandre.

Vamos ficar bem antenados.

Consulto aos Srs. Senadores, porque aqui está presente o Deputado Grilo, de Minas Gerais, desde o início da nossa reunião e fez uma solicitação a esta Presidência para fazer uso da palavra.

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Deixe-o falar. Um grilo falante. Não podemos deixá-lo sem falar.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – O Relator, Senador Eduardo, está de acordo?

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Plenamente de acordo.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Portanto, Deputado Grilo, V. Ex^a tem a palavra.

O ano está avançando, os Senadores têm que se ausentar. Quanto tempo? Cinco minutos? Dez minutos?

O SR. RODRIGO GRILO (PSL – MG) – Serei breve.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Pois não. Fique à vontade.

O SR. RODRIGO GRILO (PSL – MG) – Na Câmara, nós somos mais breves. Boa tarde a todos, boa tarde, Sr. Presidente Vicentinho Alves, boa tarde, Srs. Senadores, Senhoras e Senhores presentes, aos ouvintes da Rádio Senado, aos Telespectadores da TV Senado, boa tarde.

Pedi essa concessão até porque é um tema que acompanhamos durante um longo tempo. Sou de Minas Gerais e advogo para o Sindicato Nacional dos Aeroviários desde o ano 2000. Advoguei até praticamente a data que tomei posse aqui na Câmara dos Deputados. Olhamos com preocupação toda essa discussão do setor aéreo. Quando começamos a discutir isso, trazemos as experiências pessoais que temos. O Senador, agora há pouco, deixou claro que, quando chega a Brasília, espera 40 minutos para que a bagagem chegue até ele. E aí pedimos licença para fazer exatamente esse questionamento: qual é a política pública para os trabalhadores que estão ali prestando seu serviço? No caso, percebemos que houve uma terceirização.

Quando falamos em aviação, muitas vezes pensamos só nas duas grandes empresas e esquecemos o que é que foi feito de fato. Essas empresas criaram as terceirizadas, e essas terceirizadas, esses trabalhadores ficam à margem da legislação, ou buscam ficar à margem da legislação, prejudicando os direitos adquiridos pelos trabalhadores.

E aí vem um segundo questionamento: qual é a participação dos trabalhadores na elaboração dessas políticas públicas? Eu questiono: os aeroviários estão sendo ouvidos na elaboração das definições do que é que vai ser feito? Os aeroportuários também estão sendo ouvidos? Qual é a participação dos aeroviários na ANAC? Qual é a participação deles, de quem vive o problema? Nós questionamos isso.

Será que vamos continuar admitindo que, na aviação, um trabalhador que presta serviço, que carrega a bagagem não seja tratado como aeroviário? Esses trabalhadores das empresas terceirizadas, qual é a política de Governo com relação a eles? Será que vamos continuar admitindo isso? E quando ouvimos essa discussão aqui, até nos questionamos: quantos aeroportos existem no Brasil? Porque, quando ouvimos isso aqui, parece que existem,

no máximo, dez aeroportos no Brasil e, quando vamos pesquisar, realmente, o que acontece, ficamos espantados com a falta de discussão com relação aos aeródromos e aos aeroportos, nas pequenas cidades.

Eu sou de Minas, como eu disse anteriormente, e ficamos questionando: qual é a política pública para cidades do interior? Em Governador Valadares, Juiz de Fora, rotineiramente não conseguimos descer nessas cidades exatamente por condições climáticas e por falta de instrumentos. Quer dizer, qual foi o investimento nesses aeroportos? E aí vem até um outro questionamento: e as outras cidades? Outro dia, eu estava na cidade de Formiga – tem um aeródromo lá, é uma cidade de aproximadamente 70 mil habitantes –, que merecia ter um tratamento diferenciado. E qual é a visão para essa cidade? Quando desci nessa cidade, tivemos um problema: voou uma pedra e amassou a aeronave.

E quem acompanha isso? O que estamos fazendo para reduzir esses problemas? Aí vem essa questão. O aumento no número de acidentes será que não é pela falta de investimento? Isso quando estamos falando de Minas Gerais. Aí vamos questionar: e lá no Amazonas? Aí eu questiono: e se estivermos dentro desse voo, chegarmos à cidade de Manaus, e, se não houver teto, ficarmos nessa situação? O que vamos fazer? Acho que temos de começar a pensar e realmente mudar essa visão da aviação.

Uma coisa que nos preocupa muito... Quando o Dr. Juliano estava fazendo sua explanação, ele apontou as ações que estão em andamento e, entre essas ações, colocou as prioridades estaduais e federais e a definição dos aeroportos que serão contemplados no Plano de Investimento de 2012. Aí questionamos: ainda não está pronto o que vai ser feito em 2012? Já não deveríamos estar olhando para o próximo ano? Quando isso será definido? Enquanto isso, estamos arriscando nossas vidas, a vida de nossas famílias, por uma falta de investimento e por uma falta de política pública para o setor. É o que vemos realmente. E eu questiono, até com relação aos aeroviários – uma categoria que sempre acompanhei –, o Decreto 1.232, de 1962. O que estamos fazendo para atualizar e trazer à realidade de hoje? Vai mais este questionamento: qual é a posição do Governo com relação aos trabalhadores? Não podemos esquecer que, quando se fala de aviação, não se fala apenas dos aeronautas, há outras categorias envolvidas. Então, quando tratamos desse assunto, temos de tratar da carga horária dos aeroviários, dos aeroportuários, temos de ver todos os fatores e as pessoas que estão envolvidos nesse problema. Por fim, vai aquele questionamento... Dr. Juliano, mais de uma vez, falou que houve um ganho médio de 28 passageiros a mais por hora. Foi uma constatação... E aí questionamos: e a qualidade? Como fica a qualidade e o atendimento para esse passageiro? O que vemos é um grande descaso dessas empresas e uma inércia de quem deveria fiscalizar isso. Acho que é um desrespeito! Muitas vezes, até a forma como as empresas nos tratam quando cancelam voos do nada e sem explicação alguma, quando adquirimos uma passagem de uma empresa e ela manda para a outra, sem nenhum respeito com o passageiro. Penso que são fatores que precisam ser verificados. Fica esse questionamento de qual será a participação do trabalhador na elaboração dessas políticas públicas.

Agradeço a compreensão. Peço desculpas, porque muitas vezes não usamos os termos técnicos adequados, e agradeço ao Senador Vicentinho Alves por essa deferência de me permitir participar desta audiência.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Parabéns, Deputado Grilo. V. Ex^a demonstrou conhecimento e muita competência.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Senador, apenas para acrescentar, gostaria de ouvir um pouco a respeito do passageiro portador de necessidades especiais, com relação à aviação civil.

Se um passageiro precisa embarcar ou desembarcar em cadeiras de rodas, fora do *finger* – e isso acontece inúmeras vezes, principalmente nos voos que chegam do norte e nordeste nos grandes aeroportos. Não sei se Rogério ou Juliano já tiveram a oportunidade de ver o desembarque ou o embarque em cadeira de rodas fora do *finger*. Se já tiveram oportunidade de ver, é uma das coisas mais desumanas que se vê hoje em uma aviação dita moderna. Portanto, gostaria de ouvir alguma com relação a isso.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Bom... Como eu serei o último a colocar os questionamentos, antes, Senador Eduardo, nobre Relator, quero sugerir, já em razão e em função da fala do Deputado Grilo, que V. Ex^a apresente na próxima reunião desta Subcomissão um requerimento para que possamos acrescentar também uma audiência pública com os aeroviários, porque temos com o Sindicato Nacional dos Aeronautas, que está aqui na décima primeira, que também acrescente para ouvirmos os aeroviários de forma específica.

Mas quero aqui dizer também que, se a Secretaria de Aviação Civil, que se propõe a ser a grande coordenadora do processo de aviação, quiser participar como membro, pelo menos para ouvir, para estar presente em todas essas audiências públicas que virão pela frente, acho importante, ouviu Juliano? É importante, porque vocês também vão observando cada segmento da aviação que vamos ouvir através de audiência pública.

É importante registrar – eu, como aviador, com mais de 30 anos que voo, sou piloto, filho de aviador, já perdi um irmão em aviação, exerci a profissão na Amazônia por muitos anos e tenho um relacionamento fantástico com os aviadores deste País – que não é normal o que está ocorrendo com o volume de acidentes aéreos, principalmente na região Norte do País.

Por exemplo, no dia 25 de fevereiro, ocorreu um acidente lá no Estado do Amazonas, do Senador Eduardo Braga. O piloto Diego e o passageiro Wesley, de 20 anos, sobreviveram; não houve morte, mas houve o acidente.

No Pará, apenas no mês de fevereiro deste ano, quatro acidentes com aeronaves foram registrados; no total, sete pessoas morreram em dois acidentes; os outros dois tiveram apenas ferimentos.

No dia 8 de fevereiro, um bimotor King Air PT-AFD, caiu na Baía do Guajará, com quatro pessoas a bordo. Todas sobreviveram; mas foi um acidente. Porque às vezes são acidentes que não foram noticiados pela mídia por não terem tido mortos.

No dia 16 de fevereiro, os ocupantes de outro bimotor não tiveram a mesma sorte. O avião bimotor modelo Baron, de prefixo PT-LOU, caiu a poucos metros da pista do aeroporto de Cametá, nordeste paraense. A aeronave fazia transporte de valores. No avião estavam Eduardo da Silva Campos, de 52 anos – quase da minha idade – piloto de aeronave; Carlos Eduardo Arruda, 42 anos, copiloto; Antônio Maia da Cunha e Deminedson Monteiro Barbosa, seguranças da Prosegur. Todos morreram.

No dia 22 deste mês, um helicóptero de patrulhamento do grupo aéreo do Pará fez um pouso forçado em um terreno na rodovia BR-316, próximo à alça viária. Quatro pessoas estavam a bordo da aeronave, entre eles o delegado da Polícia Civil Éder Mauro; uma vítima ficou ferida.

Mais acidentes. Isso o que nos chega bem recentemente.

No último sábado, 25, o Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos registrou o desaparecimento de um avião. Segundo informações do órgão, a aeronave teria saído do Aeroporto Brigadeiro Protásio de Oliveira, aeroclube, em Belém, pela manhã, e foi encontrada destruída pouco tempo depois. Os três ocupantes do avião, Deputado Alessandro Novelino, o piloto Roberto Figueiredo e o assessor parlamentar Augusto dos Santos, todos morreram na hora.

Mais recentemente, no Piauí, o piloto maranhense Eduardo Buick morreu agora, dia 6, quando voava da cidade de Teresina para a cidade de Paranaguá, ambas no Piauí. Morreram ainda o ex-Deputado e ex-Conselheiro do Tribunal de Contas do Estado, Xavier Neto, e o Conselheiro Substituto, Jaime Amorim Júnior. O avião monomotor explodiu.

Portanto, a aviação não é para isso. Alguma coisa está errada.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Sr. Presidente, apenas para complementar, houve mais um acidente no Estado do Amazonas, desta feita na cidade de Manaus, num Caravan, e lamentavelmente o piloto veio a falecer. Portanto, além dos já mencionados, mais esse.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Precisamos – ouviu, Rogério? – a Secretaria de Aviação Civil precisa efetivamente cuidar da aviação como um todo. Como disseram aqui o respeitado Prof. Respício e os Senadores – esse é um propósito dos senhores – , precisamos melhorar isso. Esta Subcomissão haverá de contribuir nesse sentido.

Agora vão as nossas perguntas.

As nossas perguntas são bastantes técnicas, talvez V. S^{as} – o Juliano e o Rogério – não tenham condições de responder de imediato. Não se constrojam. Depois, façam por escrito. Porque às vezes são perguntas que dizem respeito a outro setor que não o

de vocês, viu Rogério? Então, fique à vontade. Não se sinta na condição de responder de imediato. Depois, faça por escrito, que me dou por satisfeito.

Considerando que a frota de aviação geral opera mais de 12 mil aeronaves, sendo 1.379 executivas – que é uma das preocupações inclusive do Professor –, movidas a turbina ou não, que operam em 3.500 aeródromos brasileiros, comparados a 130 servidos por Unidas, eu queria perguntar o seguinte: aeronaves regulares, como fomentar o desenvolvimento econômico que a aviação geral propicia? Que política pública da SAC já foi colocada com relação a esse crescimento da aviação? Quais são exatamente essas políticas públicas para o setor da aviação voltada, primeiro, à aviação geral? Porque vimos aqui apenas exposição sobre aeroportos. Só sobre aeroportos. Não vimos, como disse o Professor Respício, nada além disso. E precisamos tratar da aviação num contexto geral. Portanto, o que a Secretaria de Aviação Civil tem para nos dizer, real e tecnicamente, sobre a aviação geral? Sobre a aviação de táxis aéreos?

Para vocês terem uma ideia, Juliano e Rogério, um proprietário de táxi aéreo, para cuidar de seus assuntos de Santarém, tem que se dirigir sabe aonde? Ao Rio de Janeiro. O que trabalha com seu táxi aéreo em Marabá tem que ir a São Paulo. Ao lado de Marabá, em Imperatriz, tem que ir a Recife. Ora, olha a falta de presença da ANAC nessa... Por que não, no Amazonas, Belém ou Manaus? No Nordeste, Recife; no Centro-Oeste, Brasília; no Sudeste, São Paulo; no Sul, Porto Alegre? Como era antes. Baralharam tudo. Você já imaginou a falta de presença de fiscalização, de pessoal? Se eu tenho um táxi aéreo em Santarém, eu tenho que me deslocar. Às vezes, eu nem sei ir até lá. Dificultou tudo neste País. Então, precisamos reordenar isso.

Com relação às políticas públicas para a aviação de helicópteros, de asas rotativas, o que a Secretaria efetivamente tem a nos dizer sobre isso? Aviação experimental, que é uma realidade em nosso País? Ocupa espaço aéreo, ocupa pista. Nós precisamos tratar desse assunto. Aviação agrícola, o agronegócio, como disse o Professor... Aliás, parece que minhas perguntas foram elaboradas pelo Professor Respício, assim como pelos colegas Senadores e pelos que participaram. Todos nós queremos saber sobre aviação agrícola, sobre a questão de manutenção de aeronaves, sobre a formação de mão de obra. Ora, no Brasil, eu costumo dizer que se nós temos dois assuntos em que somos craques, um é o futebol e o outro são os aviadores. Os aviadores do Brasil são os melhores do mundo, Senador Eduardo. Precisamos, efetivamente... Por que não o Fies para atender a juventude, formar aviadores que entrarão nesse mercado aquecido, e nós pararmos de falar em importar mão de obra neste País? Precisamos incentivar nossos jovens a se formarem e serem bons aviadores. O que nós temos para os nossos pilotos, para facilitar a vida dos pilotos? A ANAC está fechando, segundo o Senador Eduardo, nosso Relator, postos de atendimento para facilitar a vida dos nossos pilotos.

Com relação aos nossos mecânicos, que também fazem parte do contexto? Com relação aos comissários? Com relação aos controladores? Com relação aos gestores? Com relação aos aeroviários? Com relação à indústria aeronáutica propriamente dita? Precisamos verificar tudo isso, sobre a Embraer, sobre a indústria paulista de aeronáutica, etc. Nós temos também em Feira de Santana a Paradise, que é uma indústria aeronáutica. Nós precisamos

ouvir sobre isso, o que a SAC tem nesse contexto todo. Nós precisamos ouvir da SAC sobre os aeronautas, sobre os aeroviários, sobre os aeroportuários...

Precisamos ouvir também da SAC – por isso que eu digo, são perguntas técnicas, complexas e que, talvez, os senhores, hoje, não tenham condições de responder de pronto, mas, fico satisfeito, em seguida – também com relação ao desenvolvimento da malha aeroportuária, criação e ampliação de aerovias, a implantação do sistema de navegação via satélite, etc.

Precisamos falar sobre linhas aéreas regulares, o que tem efetivamente para nos colocar.

Aeroportos, nós já estamos satisfeitos na explanação, mas, agora, precisamos ampliar tudo isso.

Quero fazer outra pergunta: como a SAC tem se preparado para combater e fiscalizar o que tem sido considerado a desnacionalização da indústria da aviação? O que vem ocorrendo com o caso da LAN Chile/TAM, Latam, onde empresas têm alterado as suas sedes para adquirirem benefícios de ordem tributária, e mesmo trabalhista, em outros países. O que a SAC está fazendo para evitarmos essa situação? Essas parcerias nada mais estão do que correndo da carga tributária brasileira para buscar lá e termina, inclusive, ao final, tirando a mão de obra nacional.

Outra pergunta: qual a posição da SAC quanto a política de céus abertos, como já foi até ventilado aqui, que vem sendo aprimorada pela organização da aviação civil internacional desde a década de 40, 50, e que prevê a abertura comercial dos céus? Isso implicaria, no caso, a possibilidade de empresas estrangeiras – como já foi colocado – estabelecerem a quantidade de operações que pretendem empreender para o Brasil, ou mesmo a situação da liberação de uma navegação de cabotagem na qual as empresas estrangeiras realizariam vôos entre cidades brasileiras para o transporte de passageiros. Isso quer dizer o seguinte: uma empresa internacional vir ao Brasil e passar a executar, inclusive, vôo doméstico. O que a SAC tem, efetivamente, nesse sentido?

A Secretaria vem acompanhando a tramitação do PL nº 6961, de 2010, que trata da alteração do Código Brasileiro de Aeronáutica? É uma pergunta.

Quais são as perspectivas para o cenário da aviação brasileira nos próximos dez ou 20 anos? Se a Secretaria já tem, além da questão dos aeroportos, incluído tudo isso.

Outra pergunta: em uma cidade como Los Angeles, do porte de São Paulo, operam mais de 20 aeroportos e, em Miami, seis grandes aeroportos. Quantos aeroportos serão criados nas próximas décadas? Porque estamos falando muito dessa questão dos leilões, etc., mas isso é muito pouco para o crescimento do País. O País estava avançando de forma fantástica na economia. Então, haverá aeroportos apenas concessionados ou poderão existir terminais de passageiros 100% privados? Qual é a política da ANAC nesse sentido para o futuro? Porque daqui a alguns dias São Paulo vai precisar de muito mais aeroportos; Brasília, etc.

Como a Secretaria orienta os trabalhos da ANAC, Agência Nacional de Aviação Civil? Logo em seguida vou fazer uma colocação em relação ao Tocantins, e aí é importante isto tudo.

Outra pergunta: quais são as atribuições exclusivas da Secretaria da Aviação Civil, da ANAC, da Infraero? Porque nos parece que há sobreposições de responsabilidades, e às vezes a gente questiona a ANAC e ela diz: “olha, falta uma legislação clara.”

Portanto, vamos apresentar a legislação clara, logo este ano ainda, ao final; o relator, o vice-presidente e os demais membros. Então, precisamos contribuir nesse sentido, claramente a função de cada instituição. Por exemplo, outra pergunta: a Secretaria tem estimulado os Estados a elaborar seus planos aeroviários? Foi colocado aqui até de forma superficial, mas precisamos avançar muito nesse sentido.

Vou dar o exemplo do Tocantins. No Tocantins temos, se não me engano, cinco aeroportos homologados. São cinco aeroportos, são 139 cidades. O avião vai sair de Palmas para a região Sudeste, aí ele faz um plano, Senador Vital e Senador Eduardo, para a cidade de Indianópolis, em que é homologado, e não vai para lá, ele vai para Arraias, ele vai para Taguatinga, ele vai para Combinado. Se, Deus o livre, acontece um acidente, o serviço de salvamento vai lá para Indianópolis, que é o que está no plano de voo.

Vou dar outro exemplo. Um amigo nosso, avião, fez um plano para Quirinópolis, e deu uma carona para um amigo dele. O amigo dele pegou o celular, ligou em Quirinópolis, “olha, vou chegar aí no aeroporto, vocês me recebem e tal”, fez aquela festa. O plano era para Quirinópolis, mas ele foi lá para Britânia, em que não era homologado. Chegaram ao aeroporto os parentes, os amigos, e cadê o passageiro ilustre? Acionaram, e foi aquela confusão.

Então, precisamos de um plano estadual, como disse o Senador Eduardo Braga.

Precisamos de um aeroporto alternativo para Manaus. Essa preocupação é prioritária, até porque a distância do voo sem escala para lá já consome muito combustível, e a Amazônia, às vezes, fecha rápido, é uma região de muita CB, muita térmica. Portanto, precisamos ter todo esse cuidado.

Estamos com um problema, Juliano e Rogério, e aí é com relação ao Aeroporto de Araguaína. Vou cuidar aqui da minha paróquia. Há um bom tempo o aeroporto já foi reformado; foi feito um laudo da reforma; o 6º Comar já aprovou a reforma da pista, do estacionamento e da estação de passageiro, o Governo do Estado cumpriu direitinho. O 6º Comar aprovou. A ANAC, não. Quem está certo? O 6º Comar, que é especialista, é a aeronáutica, ou a ANAC? O que a ANAC está exigindo? Está exigindo que lá se faça *groove*, aquelas ranhuras na pista. Ora, numa cidade em que às vezes a temperatura dá mais de 40º, 50º, vai virar quebra-molas.

Quer dizer, cada região do País tem uma forma específica de construir aeroportos, e Araguaína, depois de Palmas, é a cidade primeira na economia do Estado, é

importantíssima. Lá, opera a Trip, lá opera a Sete, lá opera a Passaredo. E o aeroporto está fechado há mais de quatro, cinco meses. Pensem o caos que está lá! E está pronto.

Agora, há as exigências da burocracia da ANAC, que não afeta na questão da segurança de voo. Garanto aos senhores que lá não existe nem um terço do problema do aeroporto do Acre e do Rio Branco, em que afunda a pista, inclusive, e está liberado, através de um Notam.

Quer dizer, nós precisamos resolver, é urgente esse problema. O 6º Comar aprovou. Se a ANAC exige mais outro assunto, que libere com restrições, através de um Notam, mas que não cometa esse absurdo, porque tudo que foi colocado para o Governo do Estado, a empresa contratada realizou. Agora, há mais exigências. Eles não compreendem a sintonia com uma cidade importante no Estado. É como se em Goiás fechasse um aeroporto... Em Goiás, há o aeroporto de Goiânia, e temos Anápolis, por exemplo. Quer dizer, não pode ocorrer isso. Já estivemos “n” vezes na ANAC, e o 6º Comar aprovou a reforma.

Você entendeu, Juliano? Cuide com atenção, com carinho disso aí! Isso está afligindo a todos nós, tocantinenses. Libere, através de Notam, com restrições, mas que libere. Já foi feito. Agora, exigir *groove*, ranhuras, em Araguaína, cidade em que às vezes dá 50º de calor? Vai desmanchar tudo... Nunca vi exigência dessa forma. Não há restrição de cabeceira, como Congonhas. Então, cada caso é um caso, não é verdade? Exigir *groove* em Araguaína?! Para com isso! Não tem sentido.

Então, eu quero transmitir isso aqui. Ontem, eu tentei falar com o Diretor Marcelo Guaranis, nosso amigo, mas não nos atendeu. Eu ia dizer a ele: “Não faça isso, Marcelo, a reforma está pronta, o aeroporto é importante para o Estado. É um Estado, é uma região...se você vir o caos, é a associação comercial se articulando, é maçonaria, é todo mundo! Então, o Notam libera com restrição e eu espero que a Secretaria superior à ANAC tome essas providências e ouça o 6º Comar, a qual inclusive estamos subordinados a região de Tocantins, nosso Estado.

Portanto, com essas considerações, encerro os meus questionamentos, agradecendo, antes da conclusão, a presença dos senhores, do Prof. Respício.

Na próxima segunda-feira, por solicitação do relator, nós vamos ter a ANAC e teremos o contraponto com o comandante Sucupira, que também é um conhecedor.

Então, em cada audiência pública, vamos ter um contraponto no porte do Prof. Respício, um craque.

Na próxima reunião, Senador Eduardo, Relator; Senador Vital, nosso Vice-Presidente; e demais membros, nós vamos ter o Diretor Cláudio Passos, diretor de aeronavegabilidade da ANAC; o Araripe Sucupira, Presidente da Associação dos Pilotos e Proprietários de Aeronaves e Vice-Presidente da International Council of Aircraft Owner and Pilots Associations.

De agora em diante, as nossas reuniões ocorreram sempre às segundas-feiras. Hoje foi em caráter excepcional, até atrapalhamos a agenda do Presidente da Comissão de

Ciência e Tecnologia, o Senador Eduardo, mas foi em função dos nossos amigos da Secretaria. O Rogério e o Juliano só poderiam estar aqui na data de hoje. O Tribunal de Contas da União sempre que puder estar presente vai ser uma honra e um prazer. Da mesma forma o Prof. Respício. Nós não vamos sumir daqui para a frente, vamos somar, acho que você tem muito a contribuir com o nosso relator, não é Senador Eduardo? Prof. Respício, um bom conselheiro. Prof. Georges é outra sumidade na área de aviação, conhecedor profundo e que tem nos ajudado muito e a quem sou muito grato. Assim também como os consultores e toda a equipe, os secretários da Comissão de Infraestrutura, comandados pelo amigo Alexandre.

Então, os senhores estão à vontade para responder aos questionamentos que forem possíveis e os que não forem, depois...

Alexandre, depois das notas taquigráficas prontas, sempre vamos usar como regra distribuir para os palestrantes – isso depois de três, quatro dias –, os Senadores, o relator e vai estar aberto no *site* da Subcomissão... ou é da Comissão? Vai ser publicado no *site* da Subcomissão e todos terão acesso às notas taquigráficas de cada audiência pública.

Vamos começar com o Rogério. Pois não.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – Em primeiro lugar, ainda nas preliminares, eu acho que foi feita ressalva a todas as críticas e acho que não é necessário. Acho que ninguém vem aqui com a pretensão de não receber críticas. Uma das grandes funções é receber críticas e aprimorar com isso. É receber alguns *inputs*, alguns anseios, tanto aqui como na Câmara, as duas Casas legislativas que representam o povo brasileiro. É muito ouvindo os Parlamentares que a gente consegue aprimorar e ter uma sensibilidade às vezes maior do que é mais importante ou não, do que é prioritário ou não.

Complementando, a aviação civil, como foi falado aqui desde o professor Respício e todos os Senadores que o seguiram, é um universo muito grande, então, é um grande desafio quando recebemos convite para uma audiência pública, seja aqui no Senado, seja na Câmara dos Deputados, é montar uma apresentação pensando: qual será que é o foco? Já que não dá para falar da Aviação Civil inteira, qual será o foco de atenção? Isso varia ao longo do tempo, naturalmente, dependendo da conjuntura tem uma prioridade ou outra. Então, até peço desculpas por alguns pontos que são atenção de preocupação, poderiam ter sido mais focados e não foram, mas vou tentar, na medida do possível, do que conseguir esclarecer aqui agora, fazer alguns esclarecimentos, tentando, ao mesmo tempo, não me imiscuir nas competências da ANAC – que é agência reguladora independente e, principalmente nessas questões de segurança, tem um papel muito próprio e precisa ter uma certa independência preservada – e também, sem tentar entrar na área de responsabilidade da Secretaria de Aeroportos, que o Juliano, acho que na sequência, vai tentar também, da mesma forma, trazer alguns esclarecimentos.

Então, vou tentar sintetizar aqui o que entendo que foram as principais colocações. Acho que a primeira, se fosse para sintetizar a minha leitura da manifestação do professor Respício, foi uma questão de qual abrangência está sendo dada para a atuação da SAC. Está muito focada na avaliação que foi feita no chamado tapete vermelho da aviação, que tem maior foco, maior repercussão na vida de passageiros de transporte aéreo regular,

repercussão de mídia, enfim. Realmente, é inegável que essa é uma área de foco e, na apresentação, com certeza, isso foi mais área de foco do que isso se demonstra na realidade.

Também não tenho a pretensão de dizer que o professor Respício está equivocado e que todas essas áreas citadas recebem atenção da política pública da mesma forma que outras. Acho que é uma agenda que está em construção. Há algumas outras ações, sim, em curso, vou tentar falar de algumas delas aqui. Outras coisas realmente a gente está devendo e tem que correr atrás do prejuízo. Acho que, para citar um exemplo, a gente tem um histórico no Brasil – e aí não estou falando de algum órgão ou setor específico – de que intermodalidade é uma deficiência, o Governo nunca, historicamente, tem um passado de olhar com a devida atenção para intermodalidade, é uma agenda da qual estamos tentando começar a correr atrás agora. Estamos entrando em alguns fóruns específicos voltados para tratar intermodalidade no âmbito do Ministério dos Transportes e a SAC está começando a entrar nesses fóruns para trazer essa discussão junto, tentando entrar nessa discussão enquanto se discute trem de alta velocidade, de que forma isso precisa interagir com política pública para aeroportos, rodovias, acesso viário, estacionamento, todas essas questões. Mas, antes de tudo, apesar de estamos correndo atrás, o reconhecimento de que temos um passivo de não dar a devida atenção para intermodalidade.

Parte de capacitação, foi uma parte muito citada. Essa tem sido um dos principais focos da Secretaria de Aviação Civil. É uma pena que hoje a Clarice, que é a Secretária de Navegação, área responsável por tocar esse projeto de capacitação de recursos humanos, não esteja aqui. Talvez numa outra oportunidade seja aberta essa discussão específica de capacitação.

Existe um projeto bastante grande. Uma das coisas que com certeza estarão presentes na fala do Juliano é que com a mudança do escopo de recursos para investir que a SAC tem disponível, que antes era o Profaa, que era um recurso que, por lei, era de certa forma, carimbado para investimento, infraestrutura, algumas coisas bem específicas e não abria algumas possibilidades mais amplas, como formação e capacitação de recursos humanos, com a MP 551, que trouxe para o Fundo esses outros recursos, aumentou-se também o escopo e uma das principais prioridades está sendo desenvolvida na SAC, por conta dessa terceira Secretaria – por assim dizer – é uma política de formação e capacitação de recursos humanos. Aí, não tenho como entrar demais nos detalhes, não é a pasta da qual cuido, mas acho que numa eventual convocação para discutir esse tema especificamente, acho que seria um prazer estar aqui para discutir isso.

Há outros pontos citados bastante recorrentes. Um foi citado na fala do Prof. Respício, sendo praticamente um ponto de unanimidade na fala dos Senadores. Concordo com todos e sou testemunha de que isso não é uma cobrança de hoje. O Senado Federal, há muito tempo, tem uma preocupação específica com a aviação regional. Esse é outro ponto que, apesar de não ter sido diretamente o foco da minha apresentação, apesar de eu ter trazido vários números de diagnóstico de como esse setor vem-se desenvolvendo, tem sido um foco bastante prioritário para nós, na SAC. Por mais que tenhamos vivido, nos últimos meses,... A SAC, uma Secretaria ainda se estruturando, sem carreira própria, contratando pessoal, já nasceu com muita cobrança, o que tem um lado ruim, mas, no fim das contas, creio que a

cobrança nos impulsiona a conseguir dar maior atenção para esses setores. Uma cobrança muito forte e que tem ganhado uma expressão bastante relevante dentro da SAC e na própria Presidência da República é a questão da aviação regional.

Então, por mais que tenha havido esse foco por parte da minha Secretaria, especificamente na estruturação dessas concessões, uma das três diretorias existentes lá tem como principal atribuição... Inclusive foi mencionado um histórico de discussões com o Dr. Fernando Soares, que, na época, trabalhava na Secretaria de Aviação Civil no Ministério da Defesa. Muita gente estava nessas discussões, a equipe que hoje está lá executando esse trabalho, e temos avançado bastante. Ainda estamos nesse processo de... Estamos tentando definir – penso que muito na linha do que foi falado pelo Prof. Respício – o *modus operandi* de incentivo à aviação geral nos Estados Unidos. Deve partir do governo definir quais são as nossas prioridades: o que queremos ter atendido; de que forma; qual é o incentivo que consideramos suficiente para potencializar isso.

Então, no plano de incentivo à aviação regional, penso que o foco nº 1 é a adequação de infraestrutura. Temos discutido com associações, como a própria Abetar – Associação Brasileira das Empresas de Transporte Aéreo Regional –, que é sempre muito enfática ao dizer que o que eles precisam para operar em mais localidades é infraestrutura adequada. Então, acho que essa adequação de infraestrutura é o principal foco de incentivo à aviação regional, mas não é o único. Estão sendo discutidas várias outras questões de incentivo ao transporte em si e não apenas à adequação de infraestrutura. Essas questões precisam ser discutidas com muito cuidado. Há diversas formas de mostrar como isso é feito pelo mundo. As lições de como isso foi feito no Brasil nos são muito preciosas, assim como os erros que foram cometidos, para eventualmente não cairmos nos mesmos erros. Qual é a fonte de recursos para isso?

Acho que realmente o FNAC, com essas novas mudanças, com os novos recursos, terá condição de ser um fundo que atinge um escopo muito maior e de uma forma mais efetiva. Acho que o nosso problema não será falta de recurso para esse tipo de coisa, mas creio que vários cuidados têm que ser tomados. Vemos, às vezes, os números, e eles sempre são elucidativos, mas houve época em que tivemos uma quantidade de cidades atendidas por transporte aéreo irregular superior à que temos hoje, como foi mostrado na minha própria apresentação, e, eventualmente por uma questão, às vezes, de uma política pública de subsídio que não foi bem desenhada, determinada empresa aérea pousava em determinados aeroportos e decolava sem deixar nenhum passageiro nem pegar nenhum passageiro. Estava simplesmente gastando mais combustível, tendo mais custo, para, com isso, receber recurso público de subsídio como forma de um desenho de política pública malfeito que não se adequava efetivamente a trazer a possibilidade de mais passageiros estarem voando, de mais cidades estarem sendo atendidas, de uma aeronave estar pousando e decolando sem pegar ninguém nem deixar ninguém.

Então, todo o cuidado que está sendo feito nesse estudo é no sentido de desenvolver uma política pública de aviação regional que realmente seja efetiva, que realmente não seja alguma coisa que eventualmente mude algum número e que faça parecer a nossa realidade mais bonita. Mas quem está na ponta, quem sofre com a falta de acesso,

quem sofre com todos esses problemas de logística, de dificuldade de deslocamento talvez não esteja percebendo esse ganho.

Temos trabalhado na questão de priorização, levando em conta várias bases de dados. Há uma base de dado que achamos muito importante para considerar isso, porque, por mais que os recursos realmente tenham aumentado – e entendo que eles serão, sim, suficientes para se fazer a política de que precisamos –, todo Município do Brasil gostaria de ter uma linha aérea de transporte regular, gostaria de ter um aeroporto – se não me engano, temos mais de 5 mil Municípios – e naturalmente não é razoável pensar nisso.

Então, está sendo feito um estudo usando dados do Regic e do IBGE, onde se veem quais são os Municípios polarizadores, quais são os que, de certa forma, já atendem não só o próprio Município como alguns adjacentes, tentando trabalhar dessa forma com priorização.

Estamos utilizando ainda a base de dados de um estudo feito pela própria Habitare, que tentou priorizar isso, a base de dados de estudos feitos pelo Ministério do Turismo sobre Municípios com potencial turístico e, ao fim, todo um trabalho de construção, que é um trabalho inicial e um pouco mais teórico, um pouco mais de escritório.

A fase que estamos vivendo neste momento, como já comentaram, temos reunião hoje à noite, é que estamos conversando com cada um dos Estados para tentar saber se as nossas prioridades – em princípio, o que os dados mostram e a visão federal nunca são tão específicas, nunca mostram tão de perto do problema quanto a visão estadual e municipal –, tentando debater com os Estados se realmente aquilo atende, corresponde às suas prioridades, para tentar fazer uma priorização que atenda efetivamente às necessidades de todos os envolvidos, de todos os entes federativos, que eventualmente até são administradores dos aeroportos.

Com relação à questão das concessões, a esse fluxo de recursos que passarão a vir agora ao FNAC e ao acompanhamento disso, para onde vai, a gente já tem na MP 551, de forma mais abrangente, a destinação, mas a regulamentação desse fundo está sendo gestada dentro da SAC, o decreto que vai disciplinar a aplicação desses recursos. Isso está tendo acompanhamento do Tribunal de Contas da União no próprio acórdão que este aprovou – se não me engano, foi o segundo estágio dessas três concessões. Foi determinado à SAC que encaminhasse o plano de ação disso para acompanhamento do TCU. É o que está sendo feito. Estamos encaminhando, esta semana, esse plano de ação ao TCU para esse acompanhamento e vamos ter aí, com certeza, muito mais possibilidade de atender às necessidades com todos esses recursos que estão sendo direcionados.

Com relação à questão de concorrência como forma de melhorar a prestação de serviço, pois foi dito que muitas vezes os passageiros sofrem com um atendimento que não é adequado e, às vezes, em decorrência de uma falta de concorrência, porque a concorrência sempre traz uma preocupação maior de cativar o seu cliente – num mercado onde se tem muita concorrência, tem-se que estar preocupado em tratar o seu cliente bem, porque senão ele não volta, vai ao concorrente –, acho que uma das prioridades que temos, e também foi

um dos assuntos da apresentação, é trazer um ambiente regulatório que aumente a concorrência.

Temos percebido, como falei, um ganho de desconcentração de mercado, mas que ainda está muito aquém do que consideramos ideal, de aonde a acreditamos que precisa chegar. Muitas vezes, nas nossas apresentações, quando a gente vem representando o Governo, para fazer algumas apresentações, mostramos algumas medidas tomadas que entendemos bem-sucedidas, que estão apresentando resultados. Penso que, às vezes, é o reconhecimento de algum trabalho que foi feito, mas não é, de forma alguma, uma tentativa de dizer que tudo está bem. Não. Sabemos que temos muito caminho para andar, que esse setor tem muito que evoluir e é o que estamos perseguindo com isso.

Um outro ponto que penso trazer uma relação com esse gancho de concorrência, talvez pulando um pouco a ordem cronológica das questões formuladas, diz respeito à questão de céus abertos, qual é a posição da SAC com relação à política de céus abertos. Esse tema é bastante polêmico. Em diversos seminários a que comparecemos, quem é do setor há muito tempo já assistiu a muitos debates calorosos sobre esse tema, na minha opinião, muitas das divergências que se tem sobre qual é a posição sobre céus abertos diz respeito ao próprio conceito de céus abertos. O que percebi, ao longo desses anos, é que cada pessoa tem um conceito de céus abertos na cabeça. Um entende que céus abertos é uma não limitação de frequência, outro entende que céus abertos é uma possibilidade de cabotagem, e outro entende que céus abertos é uma possibilidade de... Na verdade, não existe uma definição legal para céus abertos que se possa dizer: a definição correta é esta. Então, o que se tem é uma negociação de acordos sobre serviços aéreos que o Brasil faz, que tipicamente são acordos bilaterais, que têm uma tendência de serem mais multilaterais e podem ser mais ou menos liberais em vários pontos – liberdades do ar, regime tarifário, número de frequência, capacidade, capacidade ou não de *codeshare*. E, quanto mais liberal esse acordo desenhado entre os países, mais ele é chamado de céus abertos. Mas acaba que céus abertos, por si só, é um termo não preciso muitas vezes. Então, vou tentar não falar de céus abertos, mas falar da posição da SAC com relação a alguns pontos específicos.

A própria política nacional de aviação civil e algumas resoluções do Conar trazem diretrizes para essa negociação de acordos, no sentido de ampliar nossa capacidade de troca de serviços aéreos, por todos os ganhos que isso tem com outros países em termos de balança comercial, melhora de acesso. Mas não temos hoje, nem temos posição, no sentido de firmar qualquer acordo nesse sentido, algum acordo que permita cabotagem, que são as chamadas oitava e nona liberdades do ar. Na verdade, nem sétima liberdade do ar a gente tem e nenhum acordo sobre serviços aéreos e nem está em diretriz nenhuma alguma negociação com autorização no sentido de se permitir cabotagem.

É um esclarecimento que acho fundamental. O que se tem tido, cada vez mais, é a negociação de serviços aéreos, em que não se limita quantas frequências a empresa brasileira ou estrangeira vai operar por semana entre esses dois países, mas sempre resguardado que não é possível nem a empresa brasileira, no país em que chega, fazer um voo doméstico lá, nem a empresa estrangeira, ao pousar aqui, fazer esse voo doméstico no Brasil.

Outro ponto que vou tentar resgatar nas minhas anotações refere-se a capital estrangeiro. Se não me engano, há mais de dez projetos de lei tramitando nas duas Casas legislativas. Sobre esse ponto, o Código Brasileiro de Aeronáutica traz uma limitação de 20% das ações ordinárias do capital com direito a voto para capital estrangeiro. Nós acompanhamos os PLs que tramitam na Câmara e no Senado. Temos vários com proposta de aumentar o limite para 49%, alguns, inclusive, e com proposta de aumentar o limite para 100%.

O Poder Executivo encaminhou, se não me engano, no final de 2010, um projeto de lei de alteração Código Brasileiro de Aeronáutica. Nesse PL do Executivo, havia a previsão de aumento para 49%.

Outro ponto é que achamos que qualquer medida que incentive a concorrência é uma medida bem-vinda. Todos os cuidados, todas as salvaguardas, obviamente, têm que ser tomadas, inclusive de reciprocidade que é um dos pontos presentes no PL do Executivo.

Agora, outra distinção importante que, às vezes, também é confusa, com relação à disposição de capital estrangeiro, assim como a de céus abertos, é a confusão que às vezes se faz com relação a liberar capital estrangeiro é a mesma coisa que liberar cabotagem. Na verdade, são institutos distintos. Ao se falar em aumento de capital estrangeiro ou não limite de capital estrangeiro, está-se falando em quem pode ser, em última análise, numa cadeia societária, o proprietário de uma empresa área brasileira, pessoa jurídica brasileira que gera empregos no Brasil, paga tributos no Brasil, ao passo que, falar em cabotagem, é a permissão de que empresas estrangeiras, com CNPJ de fora, com empregados de fora, pagando tributos fora, operem em voos domésticos no Brasil. E, muitas, vezes isso aconteceria em regimes concorrenciais que não são simétricos e em uma condição que eventualmente poderia ser desfavorável às empresas aéreas brasileiras.

Cabotagem é um ponto sobre o qual a gente ainda não tem condição, não está maduro para tocar neste momento. Uma discussão já mais madura seria sobre capital estrangeiro. E ainda que a SAC ou a ANAC tivessem uma posição favorável, não existe autorização legislativa para isso. O Código Brasileiro de Aeronáutica é taxativo no art. 216, no sentido de que a operação de linhas aéreas domésticas é exclusiva de empresas aéreas brasileiras.

Outra questão levantada foi a dos 720 aeródromos no Brasil, eventuais situações irregulares, eventuais necessidades de investimento. Eu vou tentar separar um pouco a necessidade de investimento, que é como isso tem a ver com investimentos do Profaa, em última análise, do FNAC. Acho que o Juliano pode esclarecer com mais propriedade que eu.

Com relação à regularização, o que temos hoje, na verdade, o histórico, ao chegar à SAC, começamos a fazer um levantamento sobre a situação de cada um dos aeródromos do Brasil e, desses 720 aeródromos públicos, o que constatamos é que mais de 200 estão sem nenhum instrumento de ligação. Eles são operados eventualmente por Estados ou Municípios, mas não houve no passado um instrumento formal de delegação.

Juridicamente é uma situação que está à margem, apesar de que muitos deles operacionalmente estejam ok, estão homologados pela ANAC, constam no cadastro de aeródromos públicos, mas um trabalho que está sendo feito lá agora, após esse levantamento, é um trabalho de regularização de todos os 720 aeródromos públicos, até porque sem o instrumento jurídico adequado não conseguimos nem ter meios para cobrança necessária, meios para o operador fazer investimentos e já nos deparamos com situações em que o operador do aeroporto quer fazer investimentos, mas tem receio de, como ele não tem essa outorga formal, ser depois cobrado por um tribunal de contas, por alguém, por estar fazendo investimentos em um ativo que não é formalmente atribuído a ele. Então, é um outro trabalho que a diretoria de outorgas vem desenvolvendo, de regularização de tudo isso.

Com relação às questões de acidentes aéreos e segurança de voo, acho que seria até leviano da minha parte fazer qualquer comentário prognóstico, nem é minha área de especialização e nem é área de atuação tão focada, esse é um assunto que é muito mais tocado na ANAC, dentro da SAC. A secretaria menos afeta a esse assunto é a Secretaria de Política Regulatória e vou me permitir não fazer comentários sobre essa questão, simplesmente para não correr risco de falar coisas equivocadas e ser leviano em alguma afirmação minha.

Se tiver eventualmente pulado algum ponto, continuo à disposição. Não sei se o Juliano tem ...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Antes do Juliano, acredito que as minhas perguntas vão contribuir com o Relator, mas não há necessidade de responder agora para não avançarmos no tempo, mas vai ficar registrado nas notas taquigráficas e vocês, Rogério e Juliano, assim que puderem retornem para esta subcomissão as respostas que vão, com certeza, contribuir com o Relator. Estavam ficando seis perguntas que considero importantes e me perdi nos papéis.

A secretaria está elaborando um plano de outorga aeroportuária que será objeto desse plano. Há alguma intenção de eleger aeroportos federais para Estados e Municípios? Esta é a primeira pergunta. Segunda pergunta: a Infraero poderá receber recursos do Fundo Nacional de Aviação ou financiará aeroportos deficitários apenas com recursos de dividendos das concessões? Terceira: o aeroporto de São Gonçalo do Amarantes também contribuirá para o Fundo Nacional de Aviação? Quarta: como as concessionárias aeroportuárias farão obras de acesso viário que estão fora das dependências dos aeroportos? Precisamos, nesse contexto, ver a questão extra-aeroportos. Quinta: haverá sanção para descumprimento dos indicadores fixados pelo Conaero? Sexta: por que não há nas autoridades aeroportuárias ninguém responsável ou, se tem, pela administração dos táxis? Existem aeroportos em que há uma desordem total com relação ao atendimento ao usuário de táxi nesses aeroportos, como Brasília, Rio de Janeiro, onde vemos noticiários. Aliás, já transmitem até a questão de máfia dos taxistas no Galeão. Então, o que temos para organizar a questão dos taxistas nos aeroportos brasileiros?

Então, essas seis perguntas ficam e logo depois das notas taquigráficas os senhores podem responder por ofício, para contribuir com o nosso Relator.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – Só uma complementação, porque algumas têm respostas mais diretas. Primeiro, a possibilidade da Infraero receber recursos do FNAC, sim. Uma das razões de ser disso é que, ao retirar esses três aeroportos da rede Infraero, estamos retirando aproximadamente 40% das receitas e 20% dos custos. Isso naturalmente gera um desequilíbrio e a Infraero, para continuar com equilíbrio econômico-financeiro, com a possibilidade de investir nos demais aeroportos, se isso seria uma necessidade, em muitos casos, e até fazendo um gancho com a questão de concessões, viés FNAC, e a colocação que foi feita – tinha me esquecido de comentar – com relação à modalidade que foi escolhida para a outorga, para ser a variável do leilão: quem paga mais por esse direito de explorar o aeroporto por tanto tempo.

Penso que nesse sentido, sim, com essa opção e com esses 25 bilhões, aproximadamente, fora outros recursos que o FNAC vai ter. Sim, vamos ter recursos para fazer frente a várias políticas públicas de que precisamos. Foi um ganho enorme. E eu acho que, nesse sentido, essa foi uma decisão acertada, porque na época da discussão das concessões foi levantado porque não se faz a concessão pela menor tarifa.

Creio que há alguns pontos fundamentais. Primeiro, porque como nós temos a necessidade de interiorizar o desenvolvimento do País, e a aviação é fundamental para isso, como foi colocado, com muita propriedade, pelos Senadores, não podemos nos dar ao luxo de pensar só na aviação – usando o termo que o Respício colocou – de tapete vermelho do Oscar, e sim temos de pensar no País todo, e o País precisa de recursos para isso. E, em última análise, se a opção tivesse sido feita por menor tarifa, o que teríamos, em paralelo a esses ágios enormes, seriam deságios de tarifas. Eles que estariam dispostos a cobrar tarifas mais baixas nesses aeroportos e o que aconteceria é que seriam beneficiados os usuários desses aeroportos exclusivamente e não os usuários de toda a rede. Ao passo que temos esses aeroportos como alguns dos mais congestionados, Guarulhos, principalmente, temos uma política de tentar ao máximo desconcentrar o tráfego, de não deixar o tráfego sempre concentrado num aeroporto só. Você vai trazer cada vez mais incentivos, porque esses aeroportos que vão estar com as tarifas mais baratas vão ser mais ainda para onde as empresas querem voar. Então, você vai estar trazendo incentivo para que as empresas queiram mais e mais voar para os aeroportos que têm capacidade mais saturada e, cada vez menos, para os aeroportos que precisariam, sem esse recurso, de uma tarifa maior para se manter. Então, seria mais caro voar para onde queremos incentivar que as empresas voem e mais barato voar para onde elas já voam, para onde elas já têm todo incentivo.

Então, essa modalidade de concessão, que, em termos de regulação econômica pura, em teoria, em muitos casos, é melhor, é mais aplicável, para o nosso universo, para o nosso País, para o nosso setor aeroportuário não se mostra a mais adequada.

Com relação aos recursos do leilão de São Gonçalo do Amarante, da mesma forma eles vão ser direcionados para o FNAC. E aí um esclarecimento que é válido tanto para o recurso de São Gonçalo do Amarante quanto desses três: esse valor de outorga é pago ao longo dos anos. Então, são parcelas anuais, corrigidas pelo IPCA. Os 16 bilhões da contribuição ao sistema de Guarulhos serão pagos em vinte parcelas anuais, corrigidas pelo IPCA. A mesma coisa vale para os outros três aeroportos, cada um com o seu prazo de concessão.

Com relação ao acesso viário, a obrigação de investimento das concessionárias, até por possibilidade de jurisdição, é fazer acesso viário só até onde é o limite do sítio aeroportuário. Daí entram questões municipais, estaduais. E estamos bastante avançados nessas discussões no caso do ASGA, em São Gonçalo do Amarante, que provê essa infraestrutura. A mesma coisa para infraestrutura de energia elétrica, de água, esgoto. Para toda a infraestrutura básica de que o aeroporto precisa, há uma negociação. Até o limite do sítio, é uma responsabilidade do Poder Público, e dali para dentro é uma responsabilidade do concessionário, por ser objeto do contrato de concessão que ele assinou.

Acho que as demais perguntas serão mais afetas à Secretaria de Aeroportos, então acho que eram esses os esclarecimentos adicionais.

Obrigado.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN – Bom, vou tentar juntar um pouquinho da fala de todos e tratar de alguns grandes temas. Espero poder responder a todas as perguntas, eventualmente se ficar alguma coisa, eu falo depois, encaminho para o senhor. Por favor, me interrompam, também vou tentar aqui me ater especificamente a alguns temas, não invadir, vamos colocar assim, as atribuições específicas da ANAC, nem as da Infraero. Mas, eventualmente, nos assuntos que a SAC, como grande coordenador do sistema, está acompanhando, então eventualmente posso falar, mesmo que por alto, mas aí espero esclarecer os senhores.

Vou começar pela questão do desenho institucional. Acho que o Respício está coberto de razão. Chegamos à SAC já criada, na verdade, e nem o Ministro nem nenhum de nós da SAC tem a pretensão de achar que o desenho institucional é sedimentado, perfeito e, eventualmente, abarca todas as questões.

Estamos hoje – e inclusive ontem ficamos lá até tarde – discutindo exatamente uma proposta para reorganizar esse desenho. Vou dar um exemplo bem claro aqui. Rogério comentou que a Clarice, Secretária de Navegação Aérea – Respício também já a conhece do setor –, está à frente do projeto que cria um grande plano de capacitação para o setor nos seus mais diversos níveis: pessoal de manutenção, pilotos, todos os níveis, enfim, inclusive passando até por quem administra o aeroporto.

Mas podem dizer: mas na Secretaria de Navegação Aérea? Infelizmente, o desenho institucional feito num primeiro momento foi esse. Identificamos a necessidade. Não nos prendemos simplesmente ao desenho. Acho que temos que atacar os assuntos, independente do desenho. Por isso, numa distribuição de tarefas, a Clarice acabou pegando isso. Mas esse, certamente, é um dos assuntos que será tratado na proposta que pretendemos fazer do redesenho institucional.

E aí é até importante captar um pouco, porque algumas coisas, realmente, pelo menos não estavam na minha cabeça e foram ditas aqui. Então, já anotei para tentarmos já contemplar nessa proposta e aí termos um desenho institucional da SAC que atenda, efetivamente, a todos os anseios e possa atacar todas as preocupações.

Acho que todos os Senadores acabaram falando e tocando em uma preocupação muito grande de como utilizarmos os recursos do FNAC. Essa também não é uma preocupação só dos Senadores. É uma preocupação extremamente legítima. Iniciamos aí uma frente e estamos nos preparando para usar o recurso. Falei um pouquinho na apresentação, mas acho que agora vou falar um pouquinho mais.

Essa é uma preocupação, inclusive, até do próprio TCU. Foi um dos questionamentos durante o processo de concessão. O Tribunal de Contas disse que o desenho teoricamente faz sentido, mas precisamos efetivar esse recurso. Não adianta só ficar na teoria e o recurso não chegar à ponta da linha, porque aí o subsídio não se concretiza. Enfim, não vamos atingir nossos objetivos.

Acho que um pouco do que falei, o que planejamos para o FNAC é ele seja muito mais do que simplesmente um órgão que repassa recursos para fazer obra. Então, o FNAC vai contemplar esse grande plano de capacitação. É de onde virão os recursos para podermos levar a capacitação a todos os setores, indiscriminadamente. Temos conversado sobre isso. A Clarice, a gerente do processo – até nem fico aqui muito confortável para falar dos detalhes –, acho que poderíamos fazer uma discussão com ela, o que seria extremamente frutífera.

Mas a ideia, a demanda e o pedido de todos é que contemplemos exatamente todos os setores, todos os elos da cadeia, que ninguém fique de fora. Não tem por que focar em a ou b. O setor crescendo, a questão de mão de obra afeta a todos. Para uns, talvez o problema seja um pouco maior que os outros; mas é uma preocupação de todos. E isso é que vai garantir o crescimento ao longo dos anos da aviação. Ela não pode parar por falta de capacitação, seja de piloto ou de qualquer área.

Incluindo nessa capacitação, pensamos muito no setor produtivo. E aí falo um pouquinho do plano da malha aeroportuária, que foi citada aqui: como está o plano de desenvolvimento dos aeroportos? Qual é a nossa ideia? É atacar aeroportos? Então, num primeiro momento, fizemos um grande levantamento, identificando as cidades polos, os polos regionais. Esse foi um trabalho inicial da SAC. Fechamos ali as portas e fizemos um estudo inicial, para termos uma primeira proposta para discutir. Mas a ideia é exatamente identificar polos e cidades que possam ser polarizadoras, para que se possa direcionar o recurso para uma localidade e, obviamente, maximizar o uso daquela infraestrutura. Não teríamos recurso e não seria nem eficiente simplesmente investir em todas essas localidades, em todos os aeroportos. Haveria uma sobreposição muito grande. Então, a ideia é maximizar, obviamente focar. Aí é onde estão os maiores ganhos. Isso foi feito para o País inteiro, mas obviamente olhando as regiões.

Num segundo momento, e aí temos conversado com os Estados, de uma maneira geral, para entender o que eles esperam, como eles enxergam. Para nossa surpresa, já nos encontramos com seis ou sete Estados tratando especificamente disso. Os planos mais ou menos casam. Alguns Estados, eventualmente, trazem mais aeroportos do que identificamos no primeiro momento.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN – Os que a gente já fez? Vou tentar, de cabeça. Já fizemos com o Pará, Amazonas, Bahia, Minas Gerais, São Paulo, hoje à tarde, Tocantins ainda não, mas temos um calendário, um calendário. Paraná, sexta-feira agora, já está agendado.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Se me permite. Esse estudo que vocês já fizeram poderia ser encaminhado à Comissão, para que pudéssemos ter a informação sobre qual o estudo inicial que a SAC tem com relação a essa questão?

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN – Senador, não vejo problema, só gostaria de fazer algumas ressalvas: foi uma primeira minuta, ainda não validada, ainda não considerada como estudo final, justamente porque precisamos dos *inputs* e de fazer toda essa discussão, que, inclusive, não vai parar nos Estados. Temos feito muito com as empresas também, eles estão estudando o mercado sob a ótica deles, mas é também uma ótica muito importante. Então, vou eventualmente conversar com o Ministro, mas, enfim, creio que não tem problema nenhum encaminharmos todas essas primeiras ressalvas, que é uma primeira minuta. O nosso medo só é gerar uma expectativa ou frustração, que é ainda preliminar e não definitiva. Sabemos quão sensível são essas questões, então, se eu puder encaminhar, mas também pedir aos senhores a questão de tratar isso reservadamente, ainda como um estudo preliminar, não tem problema nenhum.

Bom, no plano, uma parte muito importante é priorizar os aeroportos, entender como podemos evoluir nessa malha e fazer os investimentos; mas o plano não é só isso, o plano passa por um problema, os senhores já falaram aqui, administrar, gerir um aeroporto não é uma coisa tão simples assim. Existe uma série de questões, principalmente as questões ligadas à segurança, um detalhezinho fecha um aeroporto, causa um transtorno muito grande. Então, a nossa conversa com os Estados vai além de, simplesmente, definir os investimentos onde serão, passa por entender a estrutura, o que o Estado pensa do ponto de vista de gestão – e aí temos as mais diversas soluções, para os diversos problemas. Nossa ideia é também fazer um pouco essa transferência de tecnologia e de soluções entre um Estado e outro. Temos tentado catalogar soluções para endereçar quando o ponto for comum entre os Estados.

E aí temos um plano em vista, que a gestão do aeroporto também seja sustentável ao longo do tempo, porque senão a gente, de tempos em tempos, vem aqui para rediscutir os mesmos aeroportos, os mesmos problemas de gestão. Eu acho que...

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Eu queria fazer uma observação sobre a sua colocação. Veja, na Amazônia, não sei se isso também está acontecendo no Tocantins, mas no Amazonas, pelo menos, estamos tendo um grave problema com relação à questão de urubus e os aeroportos, em função de uma deficiência de investimentos na destinação dos resíduos sólidos, sejam orgânicos, sejam inorgânicos, etc. A ponto, para que os senhores tenham uma ideia, de estarmos tendo no Aeroporto Internacional

de Manaus, capital, várias ocorrências registradas de problemas dessa ordem. Acho que a sua Secretaria precisa fazer uma ação de transversalidade urgente, com o Ministério das Cidades, senão daqui a pouco até os aeroportos das capitais vão começar a ser interditados por problemas com os urubus. Isso em Parintins, segunda cidade mais importante do Estado do Amazonas, que está operando só à noite. Já tivemos, no passado, Tefé interrompida, que também ficou operando só à noite. Daqui a pouco não vamos ter mais nada operando no Amazonas e em outros Estados da Amazônia, em função dessa situação. Esse é um problema grave. Belém também, com o mesmo problema.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN – É isso mesmo, por isso a discussão com o Estado é tão importante, porque uma série de assuntos são endereçados e aí a tentamos dividir um pouco as responsabilidades; eventualmente assuntos que passam pela nossa esfera, mas interferem diretamente na aviação. Por exemplo, a invasão mesmo da cidade, às vezes a cidade vem rodeando os sítios. Isso não acontece por acaso, tem uma lógica, mas também a gente tem que proteger, as cidades vêm invadindo, invadindo os sítios e, num dado momento, o sítio fica condenado, não tem como expandir, a pista com uma série de restrições de operação. A ideia é olhar o todo para que possamos fazer um investimento que seja sustentável e perene ao longo do tempo. O senhor está certo, essa realmente é uma preocupação e é um pouco parte do que temos conversado com os Estados. Então, tratando do investimento, tratando da gestão – tem e aí eu apoio – acho que o plano de capacitação vem para dar apoio à melhoria de gestão, também é entender um pouco o que as cidades querem, o que os Estados querem. Um Estado eventualmente quer pegar todos os aeroportos e tratar como sua administração os aeroportos de interesse regional, como eles falam, de interesse local; outros Estados já não querem, por falta de capacidade; enfim, por uma série de outras razões.

Estamos exatamente fazendo esse ponto e contraponto e traçando soluções para cada um. Mas a ideia é que tenhamos um plano acordado com cada um dos Estados. Isso passa um pouco por apoiar os Estados na construção dos seus planos aeroviários estaduais. Temos dado macrodiretrizes ainda. A Secretaria foi criada há pouco tempo. Então, temos criado com alguns Estados. Uns Estados estão mais avançados; outros, menos, mas temos tentado ajudar nas diretrizes para os planos aeroviários estaduais.

Sempre achamos que é uma ferramenta de planejamento: Pô, faz-se um plano, e esse negócio fica na gaveta! Não é verdade. O plano aeroviário estadual, especificamente, que é no que eu atuo no dia a dia, é um instrumento muito importante. A gente só investe recurso do Profaa, falando se o aeroporto tiver sido contemplado lá, ou seja, se o Estado tiver olhado para aquilo, feito algum estudo em cima. Então, é uma ferramenta importante e a gente precisa que os planos sejam aprimorados. Muitos deles são da década de oitenta, enfim.

Penso que o desenvolvimento da malha passa por um olhar conjunto, um olhar sistêmico. Não é só obra, é bem mais do que isso. Obviamente, o Rogério já até comentou, a gente tem tratado também essa questão da delegação. Como fazer a delegação, modernizando o instrumento. O instrumento tem de ter parâmetros e obrigações do ponto de vista de gestão, porque muitas vezes o Estado ou o Município vem querendo o aeroporto,

simplesmente para se valer do recurso para fazer o investimento. Mas a ideia agora é que isso seja balanceado com uma contrapartida de gestão, de administração. E, no caso de não poder, e a gente entende que alguns Estados não...

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Juliano, perdoe-me. Eu queria fazer uma observação.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN – É claro.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Na Amazônia, a questão da gestão aeroportuária é muito complexa. Não entendo por que não se cria, na questão da Amazônia, com a Aeronáutica, que tem uma expertise na região, está certo, a obrigação de eles operarem os aeroportos estratégicos que a Infraero não tem interesse de fazê-lo. É impressionante. Quer dizer, a Infraero não faz porque não é lucrativo; a Aeronáutica não assume porque não é da competência. E aí ficam os Municípios, que não têm a menor expertise, não têm recursos humanos preparados, não têm técnica com relação à questão, sendo obrigados a improvisar operações aeroportuárias sem o menor conhecimento técnico, nem nada.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN – Senador, acho que estamos alinhados. Temos até discutido uma solução um pouquinho diferente, mas bem nessa linha mesmo, não só na questão de operar, mas construir aeroportos na região da Amazônia é por si só uma logística específica, diferente...

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Mas o tempo que a Comara leva para construir um aeroporto, dá para fazer a volta ao mundo, está certo, pelo menos umas vinte ou trinta vezes. Além do que, eles destroem as cidades, sem nenhuma responsabilidade; usam e abusam da condição da necessidade do aeroporto. Eu posso citar, pelo menos, o caso de Eirunepé; posso citar o caso de Humaitá; posso citar o caso de São Gabriel da Cachoeira, posso citar vários casos em que a Comara levou quatro anos para fazer um aeroporto, com um custo discutível e com um efeito colateral urbano desastroso, porque eles simplesmente não voltam consertando aquilo que destroem. E há uma dificuldade muito grande na negociação com relação a isso, a que a SAC precisa estar atenta.

O custo de construção estabelecido pela Comara, lamentavelmente, tem um desvio acima do mercado e obviamente há uma consequência de efeitos colaterais urbanos muito danosos, porque lamentavelmente eles não recuperam aquilo que eles destroem.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN – Agora, pensando a questão de administração e operação, temos conversado com a Infraero, uma vez que a Infraero pode se valer dos recursos do FNAC. Eventualmente, a Infraero pensar numa estrutura, talvez não exatamente no mesmo modelo que tem, e opera grandes aeroportos...

Temos estudado como fazer, seja via Infraero seja outro, mas a Infraero é só mais uma possibilidade, e aí sim eles passarem a assumir. E, eventualmente, fechar essa conta passa a ser uma questão de equilibrar via fundo também.

Mas é isso mesmo, a discussão é essa mesma. Acho que não é só investir, estamos alinhados nesse sentido. Tão ou mais importante do que simplesmente fazer a obra é o dia seguinte, quando a obra fica pronta. E aí?

Araguaína é um exemplo. A gente consegue, vai lá, o investimento acontece, chega ao seu final e, eventualmente, tem um outro problema, um outro contraponto, uma outra burocracia que impede aquele aeroporto, vamos dizer assim, de ser incluído na rede ou na malha de aeroportos.

Então acho que é com isso que a gente tem que acabar. A ideia é...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – E o conflito de instituições. Por exemplo, o Comar aprovou, já a ANAC não. Então como é que nós vamos ficar?

Uma cidade como Araguaína, Juliano, só complementando, é como se lá no Pará fechasse Santarém por cinco meses e Marabá por cinco meses. Araguaína para nós está nessa mesma coisa.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – E o grande problema é que o nível de exigência que eles fazem para um aeroporto secundário...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Desnecessário.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – ... é como se fosse para Guarulhos ou para Congonhas.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Não, Congonhas, que é um aeroporto que tem restrição de tamanho...

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – É absolutamente inaceitável determinados níveis de exigência que a ANAC hoje faz para aeródromos que são secundários, às vezes até terciários.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Exatamente.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – E no entanto eles fazem um nível de exigência que é incompatível com a operação do aeroporto.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Nós não temos problemas de cabeceira. Nós não temos problema de tamanho de pista, porque é diferente de Congonhas, onde você tem uma série de restrições. É importante haver em Congonhas. Mas em Araguaína? Pelo amor de Deus!

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN – É isso mesmo. Então acho que um pouco do plano é esse. Aí tentando também encaixar algumas questões. A questão da acessibilidade, não é? É uma questão que é regulada pela agência, a questão do pessoal com necessidades especiais. A ANAC regula isso, com a Resolução 09. Eu sei porque é um compromisso de revisar isso que a ANAC tem e a SAC está acompanhando, mas a gente também pode ajudar no sentido de que o FNAC está aí. A ideia do FNAC também é comprar equipamento? Então vamos comprar equipamentos contra incêndio, mas também,

eventualmente, vamos comprar um equipamento que seja adequado e que possa fazer com que o passageiro... Se você não tem o Gate, não é? Se você não tem a ponte de embarque, então que pelo menos o embarque seja feito da maneira...

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Eu acho que essa é uma solução prática e objetiva.

Veja, hoje a forma como essas cadeiras de roda são embarcadas e desembarcadas, é porque lamentavelmente eu não quis fotografar, achei que seria até um desrespeito para com o portador de necessidades especiais. Mas é impressionante. Colocam dois trilhos com uma corrente, engatam isso numa cadeira de roda e a pessoa é tracionada por essas correntes para cima ou para baixo, porque não tem como carregar as pessoas nas escadas, portanto elas descem por um trilho com correntes, com o risco até de acontecer um acidente, como aconteceu agora nesse parque de diversões, de um elo desses arrebentar e uma pessoa com oitenta, com noventa anos ou com quinze ou com dez, mas que é paraplégico ou que é tetraplégico ou que tem deficiência de locomoção, quer dizer, não entendo porque não se faz uma plataforma. É tão simples, um custo baratíssimo num mercado em que se investem bilhões de reais.

E outra coisa. Tenta arrumar uma cadeira de roda para atender um passageiro em Guarulhos em horário de pico, ou em qualquer outro aeroporto brasileiro importante. Aqui mesmo em Brasília.

Senador, tente encontrar uma cadeira de rodas, no horário de pico, no aeroporto de Brasília. V. Ex^a vai descobrir que é impossível. E pior, em Guarulhos, há uma área onde há uma cadeira de rodas presa com cadeado, com uma placa: “É direito do deficiente ter acesso. Portaria da ANAC, número tal.” Mas ninguém tem a chave do cadeado. Quer dizer, são coisas hilárias da ineficiência da gestão.

Nós estamos aqui desde as 9 horas da manhã. São 13 horas e 38 minutos. E coisas simples, que eu não consigo entender como nós não somos capazes de resolver. Se o gestor do aeroporto tivesse o mínimo de sensibilidade e de competência, ele resolveria, porque é inadmissível. Nós estamos falando de coisas complicadas, difíceis etc., mas têm coisas que se houvesse política, gestão e o mínimo de eficiência já estariam resolvidas e nós não precisaríamos ficar aqui tantas horas debatendo, enquanto as pessoas estão lamentavelmente sofrendo esse tipo de humilhação e constrangimento nos aeroportos brasileiros.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN – Acho que um outro ponto importante seria identificar eventualmente novos sítios, não é? Por quê? Porque eventualmente algum aeroporto chega ao limite, você precisa ter um novo sítio e, se você não fizer esse planejamento agora, daqui “x” anos quando você precisar, a cidade já se desenvolveu e, enfim, gera todos os problemas que já sabemos.

Quando você olha em um primeiro momento, um País com 720 aeródromos, você pode até pensar: poxa, 720 é um número considerável. Vamos desenvolver esses 720, eventualmente você não precisaria, mas quando você vai, no caso a caso, e essa é muito mais

no caso a caso mesmo, você vê que eventualmente existem lugares em que o sítio está realmente condenado.

Então, investir naquela estrutura pode não ter o custo/benefício adequado. Alguns lugares do aeroporto está tudo bem, mas ele só vai servir até um certo momento, então você precisa de um novo para garantir a expansão. Essa é mais uma frente que temos feito, temos identificado, e já identificamos alguns casos de localidades em que nós devemos identificar e mapear alguns sítios. É até bom, é uma grata surpresa saber que isso não é uma coisa só nossa, que não é uma coisa que ninguém tem feito. Os próprios Estados também tomam essa iniciativa.

Então, quando procuramos estar em tratativas com os Estados, eles eventualmente já avançaram na identificação em um sítio ou nos ajudam no ponto de vista do plano do desenvolvimento estratégico do Estado, porque não adianta você colocar o aeroporto de um lado e aquela cidade estar se desenvolvendo toda para um outro, enfim. Isso deve seguir alguma lógica, mas é uma outra ação. Foi uma coisa aqui comentada aqui como estamos fazendo. E isso não só para a grande cidades e grandes capitais, para cidades pequenas também ...

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Juliano, só para contribuir nessa direção. Caruarí, no Estado do Amazonas. Presidente, Caruarí tem 1.200 trabalhadores que trabalham em Urucu, no Campo da Petrobras. Esses trabalhadores precisam ter deslocamento aéreo. Como o aeroporto está condenado pelo avanço urbano e por problema também de urubus, etc., hoje esses trabalhadores estão sendo levados por barcos chamados expressos de alta velocidade.

Já tivemos três acidentes graves, um deles com perdas de vidas. Aí o sistema de segurança da Petrobras, como a Petrobras tem ações na bolsa de valores e isso tem problemas... Agora, qual é a solução? Ou resolve o aeroporto ou a Petrobras simplesmente vai permitir vai demitir 1.200 pais de família no Município de Caruarí.

Você tem ideia do que isso significa para Caruarí? É a mesma coisa que toda a indústria automotiva de São Paulo demitisse todo mundo porque não tinha onde colocar o automóvel. É mais ou menos a mesma proporção. O que a inexistência de um aeroporto nesse planejamento pode causar no desenvolvimento e na empregabilidade das pessoas.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Juliano, vou pedir sua compreensão. O Professor Respício vai ter que voltar para o Rio, às 15 horas.

Solicitaria que ele fizesse as considerações finais e depois voltaria a palavra a você.

Portanto, o Professor Respício para as considerações finais e, logo após, o senhor está liberado desta grande contribuição que deu a esta Subcomissão.

Muito obrigado, Professor.

O SR. RESPÍCIO ANTONIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Agradeço, Senador. Muito obrigado também, Juliano, pelo aparte.

Foi muito importante poder estar aqui debatendo, contribuindo de alguma forma, e vejo que transparência e publicidade são absolutamente necessárias nesse setor, assim como em qualquer outro.

Então, talvez além da quarta Secretaria, na Secretaria de Aviação Civil, e quem sabe uma quinta, que vou falar rapidamente agora, nós estamos precisando de uma diretoria, não sei como seria a designação, de comunicação lá ultra-eficiente, porque se o Senador do Amazonas, que é Relator aqui da Subcomissão, não sabe o que vocês estão fazendo com relação ao seu Estado sobre aviação, tem alguma coisa errada.

Então, ...

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Para o senhor ter uma ideia, creio que aconteceu uma reunião entre o Estado do Amazonas e a Secretaria esta semana, se não me engano ontem ou na segunda-feira, porque no avião que eu vinha para cá, vinha todo o pessoal do governo do Estado para conversar com eles na segunda-feira.

Quer dizer, deve ter uma falha na comunicação do SAC de não estar repassando mesmo que sejam as preliminares, pois as preliminares são excelentes, já que vão construindo passo a passo todo o conceito, o que é absolutamente fundamental. E dar a ampla publicidade e transparência com relação a todo mundo, não só com relação ao Legislativo, mas todo mundo, absolutamente todo mundo.

Então, questões conceituais com relação aos serviços aéreos essenciais precisam ser muito bem definidas. Quando vejo o Rogério falando de aviação regional, quase confundindo o serviço aéreo essencial com aviação regional... Uma coisa é uma coisa; outra coisa é outra coisa. Serviço aéreo essencial, como é feito nos Estados Unidos, na Europa, em outras regiões e em outros países, não depende da aviação regional, são dois segmentos diferentes. Um é absolutamente necessidade; o outro é uma atividade econômica qualquer, aliás, é dentro da aviação civil. Um é uma necessidade do país; o outro é uma atividade econômica, um segmento, assim como é o transporte não regular, assim como é o táxi aéreo, assim como é isso e aquilo outro. Um é um derivado direto de uma política de integração social, econômica, cultural, etc. O outro, não; o outro é uma segmentação de uma atividade econômica, de um perfil de um determinado tipo de ligação, aeronave, etc., etc., etc.

Então, acho absolutamente fundamental conceituar muito bem as coisas, porque o serviço aéreo essencial não é aviação regional. Aviação regional não é serviço aéreo essencial. São duas coisas diferentes.

Com relação àquilo que foi levantado aqui pelo Senador Eduardo Braga, novamente vem a falta da política. Por que não se ter uma política de incentivo à indústria nacional para projeto e construção dos ambulifts, que são os equipamentos de elevação para as pessoas com mobilidade reduzida? Por que não se ter um programa de incentivo à indústria nacional? Podemos virar até exportadores do negócio. O negócio é muito caro, o negócio é importado... Será que não temos alguma forma de promovermos a nacionalização disto?

Tenho certeza absoluta de que temos engenheiros ultracapazes de simplificar esses equipamentos que produzimos aqui no Brasil. E olha que temos muita necessidade disso, não é pouca não. E todos sabemos disso.

A quinta Secretaria é a de Recursos Humanos, porque é absolutamente – desculpem o termo – inadmissível – não é para vocês dois, não – se ter uma estrutura onde os recursos humanos estão sendo tratados como a aviação agrícola, é mais alguma coisinha que encaixamos direto na Secretaria da Clarice, ela é legal, ela é competente. Isso é um absurdo! Recursos humanos são a base e o fundamento de tudo na vida, de qualquer atividade econômica, de qualquer governo, de absolutamente tudo. E está sendo tocado por uma pessoa que, por mais boa vontade que tenha, não é do setor.

Então, o desenho da organização está errado. Muito errado. Não está pouco errado. Está muito errado. A ideia é boa? Louvável, excelente. Onde vocês assinarem, eu assino em branco, eu apoio. Agora, tem alguma coisa muito errada nessa estrutura. Está funcionando? Está. Mas tem vácuos monumentais. Não são poucos. São monumentais. E que precisam ser corrigidos rapidamente. Mas não é responsabilidade de vocês, isso é lógico.

Estranho muito, e várias vezes aqui foi colocado que estudos da Abetar estão sendo utilizados para subsidiar alguma coisa com relação a programas e planos da aviação regional.

Com relação à concessão dos aeroportos, não vi o Snea sendo chamado com os estudos do Snea; não vi a Abag sendo chamada com os estudos da Abag; não vi o Snetá sendo chamado com os estudos do Snetá; não vi os Sindicados dos Aeronautas e dos Aeroviários com os estudos deles com relação às concessões. Eu não vi nada. Eu não vi a lata sendo consultada para participar, para ter estudo embasando a concessão.

É óbvio que vocês leram muitas coisas. Mas oficialmente como vocês colocam a fundamental importância dos estudos da Abetar para traçar política regional, vocês me desculpem, mas eu acho estranho para caramba! Só falando assim. Por que uma associação é tão privilegiada para ter um peso em determinados estudos e as outras não são? Quando se tem a vertente da necessidade de política pública em cima dos outros setores. Fica muito difícil entender isso, muito difícil mesmo.

Com relação a essa falta de diálogo, eu também continuei não vendo nada. É justamente isso. Novamente, vocês não têm culpa. Não é da área de vocês. Mas a falta dessa quarta secretaria, agora da quinta, com relação aos recursos humanos, é gritante. Isso tudo, desde os acidentes aqui levantados pelo Senador e também ressaltados pelos outros Senadores que estavam aqui presentes, isso é a área da ANAC, é a área da Cenipa. Concordo. Mas há que se ter uma política pública guiando isso. Senão, a gente vai ficar eternamente verificando o que aconteceu. Nós temos que ser preventivos. Existe a prevenção? Existe. Mas deve-se ter uma política pública muito detalhada.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Se cada acidente fosse com companhia aérea, seria um caos.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco/PMDB – AM) – Exatamente. Estaria em todos os jornais, estaria na CNN, lá no exterior e tudo o mais.

Agora, fica difícil não ver como é que esses estudos todos, além da não publicidade, não estão indo para os outros setores. Como nós preparamos os nossos garçons? Há escola de garçom? Há. No Senac. O Senat está envolvido no projeto da Clarice? Serviço Nacional de Aprendizado em Transportes. Olhem o “t” aí. Se o Senac está no comércio, o Senai está na indústria, por que não o Senat não estar presente na aviação, formando grande parte dessa mão de obra que as pessoas não sabem que existe? É o carregador de mala, é o que opera o *loader*, é o que opera o *push-back*, é isso, é aquilo outro. Essas pessoas aprendem como? São contratadas porque já operaram antes? Mas elas tiveram início em algum lugar. Onde? Foi na escolinha da Varig? Foi na escolinha da Sata? Nós precisamos substituir, porque não existe mais Varig, não existe mais Sata, não existe mais Rio Sul.

Então, precisamos ter uma coisa muito mais abrangente, um guarda-chuva muito maior, muito mais consistente para que, daqui a 20 anos, nós não estejamos aqui nesta mesma bancada falando as mesmas coisas. O que mais se repete com esse segmento que é esquecido por “n” administrações é que toda vez se volta e fala a mesma coisa. Hoje é o Juliano, é o Rogério, é o Senador Vicentinho, é o Respício. Daqui a 20 anos serão outras quatro pessoas aqui, para falar da mesma coisa. Não há como. Não há como nós continuarmos dessa forma.

Então, volto a tocar no ponto da necessidade de nós termos um novo desenho na Secretaria de Aviação Civil, com atribuições muito bem definidas. Os recursos humanos não podem ser um apêndice de uma secretaria, muito menos de uma secretaria que não tem nada a ver com recursos humanos em questão de formação, de capacitação. Há que haver outra secretaria, pelo menos, lidando com todos esses pontos que a secretaria de vocês não consegue lidar, porque não foi dada essa incumbência a vocês. Então, isso é problema organizacional, estrutural.

Gostaria, mais uma vez, de agradecer ao Senador Vicentinho, a todos os Senadores que estavam aqui presentes, às senhoras e aos senhores. E espero sempre poder, no máximo possível da minha capacidade, colaborar com esta Casa. Eu gosto muito de estar aqui presente.

Obrigado, Senador.

Desculpem-me, pois preciso sair, pois uma parte da aviação não vai ficar me esperando, como passageiro, no aeroporto.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Nós que agradecemos. Volte sempre. É um prazer tê-lo conosco. (*Palmas.*)

Com a palavra o Juliano, para as considerações finais.

O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN – Vou continuar aqui e depois então faremos alguns comentários sobre a fala do Respício.

Por fim, outro grande assunto que vale a pena esclarecer um pouquinho é a questão da Copa do Mundo, colocada pelo Respício. Nossa preocupação é, sim, nos prepararmos com antecedência. Não acho que vamos passar vergonha, de jeito nenhum, muito pelo contrário, surpreenderemos, assim como foi no fim do ano, quando o caos estava anunciado e o fim do mundo estava aí, mas tudo, graças a Deus, correu bem. Ainda temos muito a fazer. Quando a gente diz que as coisas estão melhorando, não quer dizer que estejam perfeitas, de maneira nenhuma. O Senador disse bem que não podemos nos acomodar, e não estamos acomodados. Mas, dentro da Copa do Mundo, criamos um comitê, temos todos os grandes agentes públicos ali envolvidos, pessoas de fora, o comitê faz interlocução com toda a organização da Copa, já olhando também a autoridade olímpica, a organização para as Olimpíadas, apesar de que vai ser ainda dois anos para frente, mas já nos preparamos olhando para isso.

Temos conversado e identificado em outros países quem já teve a experiência, como trataram isso. Em Londres, eles têm grande experiência nisso, estão tratando as Olimpíadas de agora. Mais uma vez, discordo do Respício, infelizmente, ele saiu. Concordo em parte, mas também discordo. Realmente, Copa do Mundo e Olimpíadas não são a mesma coisa, mas também não são exatamente coisas diferentes. Existem várias similaridades, muito da dinâmica de recebimento das pessoas, cerimônia de abertura, muitas coisas são parecidas, mas também há diferenças. Então, a gente tenta olhar para tudo e para todos e não simplesmente ficar excluindo; não podemos nos dar a esse luxo. Se ele só está preocupado com o torcedor, acho que é legítimo; nós também estamos preocupados com o torcedor, mas estamos preocupados com toda a dinâmica do evento, tudo o que vai passar pelos nossos aeroportos. A gente não pode simplesmente olhar para a, b ou c. Mas estamos fazendo isso. Estamos conversando com o pessoal de Londres. Eles, como falei, prestaram um assessoramento muito grande à África do Sul, estão fazendo as Olimpíadas, e prestam também assessoramento a outro evento, que é a Eurocopa, a Copa da Europa. Quando é em outros países, eles fazem a preparação, já estão fazendo a preparação para a Eurocopa, que vai ser em dois países do leste europeu, esqueci quais agora. Então, a ideia é fazer, estar com eles e ter assessoria, aprender com eles como fazer, para ter bons eventos, eventos tranquilos.

Além disso, estamos conversando também com o governo americano, a experiência deles em grandes eventos é uma coisa absurda, até porque tudo nos Estados Unidos é muito grande, não só a experiência com relação à Copa do Mundo, não só a experiência com as Olimpíadas de Atlanta. Para vocês terem uma ideia, um evento da Nascar lá, no fim do ano, movimenta muito mais do que abertura de Copa. Então a experiência deles não pode ser desprezada. Estamos num acordo de cooperação, já está até assinado, com o governo americano; estamos fazendo troca de experiências para tentarmos, tentarmos não, fazermos uma Copa do Mundo bem tranquila, as Olimpíadas bem tranquilas, todos os eventos bem tranquilos.

A semana da juventude com o Papa é um evento bem grande também, vai ser um excelente desafio para nós e já estamos olhando para ele.

Acho que, do ponto de vista de Copa do Mundo, era isso.

Acho que o Respício tem razão, essa parte de comunicação é muito sensível, muito delicada, temos muito que fazer com isso. Realmente temos que comunicar. O único ponto... Não é porque o Respício ou uma pessoa não sabe que uma coisa está acontecendo que essa coisa não está acontecendo. O erro está em comunicar o acontecimento e não simplesmente afirmar que ele não está acontecendo.

A lata participa de todos os eventos, não tem nenhum de que a lata não participe oficialmente; o Snea, a mesma coisa. Inclusive nas nossas audiências, independentemente das reuniões, a gente pede e eles têm feito isto constantemente, eles falam oficialmente nas audiências, eles se inscrevem e têm registradas, em todos os processos, as participações de todos eles. As reuniões são oficiais, a gente só não transmite pela televisão, mas elas são todas oficiais. Então, a Abetar é dia 8, está marcado para o dia 8, vamos estar lá com eles mais uma vez discutindo, é importante, sim. Não acho que temos que ouvir só o Estado, nem só o Município, nem só a empresa. Temos que fazer a junção de tudo isso, porque é daí que vamos ter um plano efetivamente consistente e eficiente.

Acho que, do ponto de vista das considerações gerais, é isso aí, o Respício tem toda a razão. E vou até me permitir, conheço, tenho contato com o Respício, ele comentou de brasileiros que tiveram experiência com grandes eventos, então, obviamente, vamos também procurá-lo e procurar essas pessoas. Todas as experiências são extremamente bem-vindas.

Acho que era isso, Senador.

Eu me coloco à disposição. Acho que alguma coisa ficou para trás. A gente quer esclarecer todos os pontos.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Juliano e Rogério... Antes de lhe conceder a palavra, Rogério, para sua fala final, penso que muitos dos assuntos aqui colocados os senhores têm de olhar com atenção, elaborar um documento e encaminhá-lo a esta Subcomissão no sentido de, efetivamente, detectar os problemas e apontar soluções, inclusive para legislações, porque a intenção nossa com relação à Secretaria de Aviação Civil é a de contribuir.

Esse é o foco.

Dúvida na gestão, de idoneidade moral, de comprometimento, nenhuma; nós não temos. O que queremos é contribuir com a SAC, como vamos contribuir com a ANAC, como vamos contribuir...

Ao final, no planejamento geral, claro que queremos sugerir legislações para cada instituição no sentido de nós termos, por exemplo, no caso específico da Secretaria de Aviação Civil, um modelo fantástico. Nós queremos aprimorá-lo.

Portanto, vamos ficar aguardando, por parte de vocês – Rogério, Juliano, por parte da Secretaria de Aviação Civil – um relatório de tudo o que os senhores, com calma, vão elaborar, com auxílio das notas taquigráficas, e um apontamento. “Olha, nós sugerimos que a Subcomissão apresente tais legislações para melhorar. Por exemplo: essas outras secretarias vão onerar um pouco mais o custo da secretaria, mas é um custo/benefício altíssimo.” Nós

precisamos de uma secretaria de recursos humanos, nós precisamos avançar também. Não ficar apenas nos três, que acrescente, pelo menos, mais duas secretarias. Aí, sim, nós poderemos apresentar em nosso relatório uma sugestão à Presidência da República no sentido desse acréscimo. É um dos itens, por exemplo.

Com a palavra o Rogério, para concluir.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – Eu queria só um esclarecimento final com relação ao último ponto colocado pelo Respício, porque acho que vale um contraponto. Acho que muitas das críticas a gente tem que levar para casa e estudá-las. Quanto a algumas, acho que cabe um esclarecimento no sentido de se defender e esclarecer o que tem sido tocado.

Foi feita uma crítica no sentido de que foi mencionado, está sendo aproveitado um estudo da Abetar. É um caso pontual. Ninguém disse que isso se restringe à Abetar, mas, se for uma de aviação regional, a Associação Brasileira das Empresas de Transporte Aéreo Regional tem interesse. Elaborou um estudo que está sendo considerado, mas um ponto em que tenho grande tranquilidade de falar é que a SAC tem recebido todos os interessados, não só por meio dos procedimentos formais que existem, que foram citados, de audiência pública e de consultas públicas, mas inclusive reuniões presenciais.

Foi questionado se a lata e a Snea foram ouvidas, então menciono, até pegando o gancho do que foi perguntado, se a SAC acompanhava o PL 6961, se não me engano, que consolida 33 PLs sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica e, nesse sentido, para formar a posição que Governo vai defender no Legislativo, foi até uma diretriz do Ministro, e assim foi feito. Foram marcadas reuniões, não só as que são provocadas, onde recebemos as entidades, mas nós provocamos e recebemos, para saber os interesses.

Vou falar de algumas que lembro e, com certeza, têm outras mais. Recebemos o Snea, o Snet, a Abetar, a Jurcaib, a Lata, Sindicato dos Aeronautas, Sindicato dos Aeroviários, Entidades de Consumidor, Entidades de Aeroportos, Sindicato dos Aeroportuários, a própria ABAG, que é a Associação Brasileira de Aviação Geral, e o Sr. Lira, que estava aqui presente e que é uma pessoa extremamente competente, representante da ABAG, esteve lá em duas ou três reuniões comigo, pessoalmente, tive o prazer de ter essas discussões com ele.

Então, um ponto do qual não tenho receio de dizer é que nós temos sido abertos a receber sugestões de todas as entidades que se propõem a contribuir com a construção do processo e estaremos abertos sempre.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR - TO) – Muito bem, Rogério.

Já agradecemos a presença dos Secretários Rogério e Juliano, que vieram dar uma grande contribuição a esta Subcomissão, que estará sempre à disposição da Secretaria de Aviação Civil, naquilo que a Secretaria achar e entender que deva contribuir para aprimorarmos e elaborarmos um bom planejamento para a aviação de um modo geral no País. Estaremos sempre abertos. Sejam sempre muito bem-vindos.

É importante ressaltar que esta Subcomissão parece-me muito atual, porque a frequência dos Senadores é 100%, já estamos das 9 horas às 14 horas, são cinco horas, debatendo apenas assuntos da SAC.

Na segunda-feira, vamos debater assuntos da ANAC, e assim serão 20 audiências públicas até o segundo semestre, para depois o nosso relator, o eminente Senador Eduardo Braga, apresentar um relatório no final desse trabalho.

Esperamos, reafirmando, dar uma grande contribuição ao Governo da Presidenta Dilma e ao nosso País.

Portanto, antes de encerrar a presente reunião, convoco os Srs. Senadores para nossa próxima reunião, a realizar-se no dia 12 março, neste plenário, às 17 horas, com os convidados Cláudio Passos Simão, Diretor de Aeronavegabilidade da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC –; e o Sr. George William Cesar de Araripe Sucupira, Presidente da Associação dos Pilotos e Proprietários de Aeronaves e Vice- Presidente da International Council of Aircrafts – Associação Internacional de Pilotos, para ser mais claro.

Portanto, com os nossos agradecimentos aos ilustres convidados e aos demais participantes desta audiência pública, encerramos essa reunião.

Boa tarde.

(Iniciada às 9 horas e 25 minutos, a reunião é encerrada às 14 horas e 04 minutos.)



SENADO FEDERAL

SECRETARIA-GERAL DA MESA

**SECRETARIA DE COMISSÕES
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES
COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA
SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE A AVIAÇÃO CIVIL**

ATA DA 4ª REUNIÃO DA SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE A AVIAÇÃO CIVIL, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA, DA 54ª LEGISLATURA, REALIZADA EM 12 DE MARÇO DE 2012, SEGUNDA-FEIRA, ÀS 17 HORAS, NO PLENÁRIO Nº 13 DA ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA.

Às dezessete horas e treze minutos do dia doze de março de dois mil e doze, no Plenário 13, da Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador **Vicentinho Alves**, Presidente desta Subcomissão, reúne-se a Subcomissão Temporária sobre a Aviação Civil da Comissão de Serviços de Infraestrutura, com a presença dos **Senadores Vital do Rêgo, Eduardo Braga e Valdir Raupp**. Deixam de comparecer os demais Senadores. Assina a lista de presença o Senador, não-membro desta Subcomissão, **Blairo Maggi**. O Presidente declara aberta a Reunião, propondo a dispensa da leitura da ata da 3ª Reunião, que é dada como lida e aprovada. O Presidente convida a tomarem assento à Mesa os Senhores expositores: **Cláudio Passos Simão**, Diretor de Aeronavegabilidade de Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, **George William Cesar de Araripe Sucupira**, Presidente da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves e Vice-Presidente do International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations. O Presidente comunica que a presente Reunião destina-se a debater políticas públicas para a aviação civil brasileira, em atendimento ao Requerimento nº 1/2012–CISTAC. O Presidente registra a presença do Senhor Georges Ferreira, representante da Associação Brasileira de Taxis Aéreos – ABITAER, da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves – APA, e da Associação Brasileira de Aeronaves Experimentais – ABITAEX. O Presidente concede a palavra ao expositor Cláudio Passos Simão, Diretor de Aeronavegabilidade de Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. O Presidente concede a palavra ao expositor George William Cesar de Araripe Sucupira, Presidente da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves e Vice-Presidente do International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations. Usa a palavra, para fazer questionamentos, o Senador Vicentinho Alves. O expositor Cláudio Passos Simão responde questionamentos. O expositor George William Cesar de Araripe Sucupira responde questionamentos. O Presidente registra as seguintes presenças: Tenente-Coronel Maruci, Assessor Parlamentar da Aeronáutica; Major Márcio Mattos, Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos; Piloto Dag Diniz e Piloto Paulo Rogério, ambos da ABRAPAC; Guilherme Aberle, TRIP Linhas Aéreas; Cmte Olimar José Costa, Representante Regional da Associação Nacional dos Aeronautas e Piloto da CODEVASF; Prof. George Ferreira,

Prof. de Direito Aeronáutico; Coronel Saraiva, Assessor Parlamentar do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República; Senhor Iwararu Karajá, Cacique da Aldeia Watau; Senhor Kohalue Karajá, Coordenador de Assuntos Indígenas da Secretaria da Cidadania e Justiça do Estado do Tocantins e Dra. Ilma, Assessora Parlamentar da ANAC. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às dezenove horas e cinquenta e seis minutos, lavrando eu, José Alexandre Girão Mota da Silva, Secretário desta Subcomissão, a presente Ata que, após lida e aprovada, será assinada pelo Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

Senador **Vicentinho Alves**

Presidente



SENADO FEDERAL

SF - 147

SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

Sub CISTAC (4ª Reunião)

12/03/2012

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Boa tarde a todos. Havendo número legal, regimental, declaro aberta a 4ª Reunião da Subcomissão Temporária sobre Aviação Civil da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 2ª Sessão Legislativa da 54ª Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e aprovação da ata da 3ª reunião.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que aprovarem queiram permanecer sentados.

(Pausa.)

Aprovado.

Convido para fazer parte da Mesa o Sr. Cláudio Passos Simão, Diretor de Aeronavegabilidade da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; e convido o Sr. George William César de Araripe Sucupira, Presidente da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves e Vice-Presidente do Conselho Nacional de Proprietários de Aeronaves e de Associações de Pilotos.

Cumprimento também a todos que se encontram aqui presentes e, de forma muito especial, convido para que venham para mais perto o Tenente Coronel Maruci, da Assessoria Parlamentar da Aeronáutica; o Major Márcio Matos, do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos; o Comandante Dag Diniz, da Abrapac – Associação Brasileira dos Pilotos da Aviação Civil; e o Comandante Paulo Rogério, também da Abrapac. Desde já, agradeço a acolhida no seminário que tivemos em São Paulo na semana passada. Muito obrigado pela forma generosa com que todos nos receberam. Estavam lá mais de 400 pilotos e foi muito prazeroso aquele encontro.

Cumprimento o Guilherme Aberle, da Trip Linhas Aéreas, a quem convido para vir à frente; o Comandante Olimar José Costa, representante regional da Associação Nacional dos Aeronautas e piloto da Codevasf. Sejam todos bem-vindos.

Também registro a presença do Prof. Jorge Ferreira, nosso amigo e companheiro, Professor de Direito Aeronáutico Nacional e Internacional pela PUC, e a

presença dos nossos consultores e assessores. Também presente o Senador Blairo Maggi, um Senador muito dedicado dentre tantas outras atividades e a esta também. Aqui esteve presente o Senador Valdir Raupp, Presidente Nacional do PMDB e que também tem uma ligação muito forte com os assuntos da aviação.

Vou fazer uma pequena fala e serei o último a fazer os questionamentos. Assim, nesta minha fala inicial, quero registrar que no último trabalho da Subcomissão percebeu-se a necessidade de ampliar o diálogo entre o Poder Legislativo e os órgãos que regulamentam e coordenam a aviação civil em nosso País.

O Comandante Passos, agora há pouco, acabou de me citar exatamente isso, e nós percebemos isso na audiência pública passada com a Secretaria de Aviação Civil.

Portanto, estamos diante de uma oportunidade de estabelecer um novo marco regulatório para o setor, o que compreenderá a formulação de uma política pública de longo alcance para a nossa aviação. Assim, é importante destacar que a ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) tem como atribuições regular e fiscalizar as atividades da aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.

Para tal, deve observar e implementar as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo Governo Federal, adotando as medidas necessárias ao atendimento do interesse público e ao desenvolvimento da aviação. Igualmente, é importante aproximarmos outros órgãos do Poder Público que possam se ver envolvidos com aviação, como turismo, transporte, cidades, planejamento, entre outros, sendo que, para tanto, será importantíssimo esclarecer quais são as funções inerentes a cada órgão, como Secretaria de Aviação Civil; Conaero, que é a Comissão Nacional de Aeroportos; ANAC; Infraero; Comaer; etc., e descobriremos suas atribuições efetivas, bem como as possíveis sobreposições de funções que possa haver e que percebemos que há. Para se ter uma idéia, a Conaero, a Infraero e, como se não bastasse, ainda têm os leilões, portanto, precisamos encontrar uma solução para tudo isso.

A importância da existência desta subcomissão se dá pela oportunidade da exposição do sistema legal que envolve a aviação, seus problemas e soluções, para a propositura de uma nova roupagem legislativa que atenderá às necessidades do sistema pelos próximos anos, sendo indispensável que todos os envolvidos na aviação e demais interessados também contribuam com ideias e propostas, tudo para que seja apresentado um relatório pormenorizado da situação atual e as propostas de mudanças para nossa Presidenta Dilma e para o nosso País.

Assim, com nossa modesta e rápida introdução, passo a palavra ao nosso amigo Cláudio Passos, Diretor de Aeronavegabilidade da Agência Nacional de Aviação, para que possa apresentar a proposta de novo marco regulatório para aviação, explicando, assim, qual o seu papel e a formação de atuação junto à SAC e demais órgãos do sistema na preparação do futuro de nossa aviação.

Com a palavra o Comandante Cláudio Passos, informando que os Senadores têm acesso a qualquer momento desse debate, nesta audiência pública da Subcomissão de Aviação.

Por se tratar de uma subcomissão bastante técnica, nós procuramos deixar o tempo, é claro que com algum parâmetro, mas, vamos dizer, em aberto, para que não cortemos a fala técnica, por exemplo, do membro da ANAC, porque a fala do comandante Passos servirá muito como norte para o relatório final desta subcomissão.

Portanto, V. S. tem o tempo necessário para sua exposição.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – Senador Vicentinho Alves, Senador Blairo, Comandante Sucupira, senhoras e senhores, boa tarde. É com imenso prazer que volto a esta Casa – há cerca de um ano fui aqui sabatinado –, para falar, mais uma vez, sobre a aviação civil brasileira.

O assunto nos motiva a todos, nos emociona e é aquele vírus que existe com quem trabalha com aviação, gosta e se interessa pela aviação civil no Brasil, que nos orgulha muito. Hoje, somos a sexta economia do mundo e temos uma das maiores aviações civis do mundo.

A ANAC vem trabalhando muito com autoridades estrangeiras e é muito interessante o reconhecimento que existe das autoridades estrangeiras, da pujança da aviação civil brasileira, o que torna o trabalho da ANAC um desafio bem maior do que parece.

Nesta apresentação de hoje vou abordar aspectos institucionais do sistema e como a Agência se insere dentro desse contexto. Vou evitar estruturas administrativas mais em detalhes, vou focar em termos de situações, desafios e o cenário da Agência como um todo, abordando alguns aspectos interessantes que julgo importante, para que a sociedade brasileira e o Governo brasileiro tenham o claro conhecimento dos desafios da Agência reguladora.

Esse arranjo institucional foi colocado na última audiência com a Secretária de Aviação Civil, em que situa a ANAC como uma agência independente, responsável pela regulação técnica, econômica e fiscalização. Vamos tentar entender claramente qual é o escopo e a amplitude dessa regulação técnica, regulação econômica e fiscalização.

Ambas as partes de regulação e fiscalização têm um viés técnico e um viés econômico, talvez uma das coisas que na lei não era muito claro. E, às vezes, no nosso entendimento, não é muito claro qual o sentido de fiscalização na Agência reguladora. Temos claramente que a visão da sociedade é a fiscalização dos serviços que são prestados pela Agência. Por outro lado, a atividade principal da Agência é a segurança de voo, é a segurança da aviação civil. É o esteio de qualquer transporte: sem segurança, não tem transporte aéreo. Sem transporte aéreo, não há razão de existir uma agência reguladora ou todo um sistema de transporte. E esse aspecto de segurança dentro do contexto é compulsório.

Na verdade, quando estamos falando de regulação técnica de uma atividade compulsória surge um terceiro termo que temos de deixar bem claro, que é a certificação. O

que chamamos de certificação? É a aprovação compulsória dos aspectos relativos à segurança. E ela permeia tanto a regulação técnica, que é a parte de fazer os requisitos técnicos, quanto à fiscalização dos aspectos técnicos.

Só que a fiscalização dos aspectos técnicos tem uma conotação, tem uma nuance. Quando falamos de segurança, temos de ter um processo interativo. A aviação civil existe há mais de cem anos, porque é um transporte seguro. Foi sempre um transporte seguro, desde os primórdios da aviação? Não. Tanto que, no início do século passado, ela explodiu de uma forma monumental e os acidentes começaram a acontecer. O que os visionários, o que as pessoas interessadas principalmente no transporte aéreo viram? Altos índices de acidentes significam que o transporte aéreo deixará de ser um meio de transporte confiável.

Então, é fundamental proteger o sistema e criar um marco para que a aviação civil seja segura. Quando o motor de um carro para, ele para simplesmente. Quando o motor de um avião para, se ele não tiver onde pousar, ficará muito difícil, dependendo do local onde ele estiver. Então, realmente, é um processo compulsório.

E podemos separar a certificação em diversos níveis. Primeiro, a certificação de aeronaves, que envolve aprovação de projetos e de empresas fabricantes, requisitos de aeronavegabilidade e de ruído e poluição ambiental.

O Brasil é hoje um dos grandes fabricantes de aviões do mundo. Nós temos milhares de aeronaves produzidas no Brasil voando no mundo inteiro. A responsabilidade primária pela aeronavegabilidade dessas aeronaves é do Governo brasileiro, é da Nação brasileira, é da autoridade brasileira tecnicamente. Então, hoje, é a autoridade brasileira que dá suporte a aeronaves que voam nos cinco continentes e em empresas aéreas de todo o mundo.

Nós temos a parte do registro aeronáutico, nós temos a parte de aprovações de aeronavegabilidade, que são os requisitos operacionais, a aprovação da aeronave em si para o início da operação, emissão do certificado de aeronavegabilidade, e nós temos a aprovação de empresas de manutenção.

Nós temos a atividade de certificação da infraestrutura aeroportuária. Ela envolve aprovações de projeto da infraestrutura e aprovação da operação dessa infraestrutura, que envolve respostas a emergências aeroportuárias, aprovação da parte de segurança, contratos de interferência ilícita, e relações urbanas e de meio ambiente. Estamos falando aí de ruído, estamos falando de colocação do ambiente, do entorno dos aeroportos, ou seja, a interface entre o aeroporto e uma cidade e a sociedade que a cerca em termos de solo, a parte do solo, e as proximidades do aeroporto.

A próxima área de certificação: nós temos a área de operações, que eu costumo denominar coroa do processo. E por que é a coroa do processo? Um transporte existe para pegar uma pessoa e transportá-la daqui para lá. Toda a base que existe tem esse objetivo e é a parte mais sensível do processo, porque, se durante a infraestrutura ou durante o projeto da aeronave eu tenho tempo de pensar no que estou fazendo, no que estou calculando, no que estou projetando, construindo, quando chega na operação, os senhores, que são pilotos,

têm frações de segundos às vezes para decidir, o que é um ambiente extremamente crítico. Então, a parte da operação também é regulada, e nós temos as aprovações operacionais de empresas aéreas nos seus diversos segmentos, no transporte aéreo regular e não regular, transporte aéreo sob demanda, táxi-aéreo, serviços aéreos especializados. Temos a aprovação de pessoal, pilotos, mecânicos, despachantes operacionais, comissários, e temos a aprovação de escolas – a parte de formação é fundamental dentro desse processo.

Quanto à área da regulação econômica, nós vamos para outro mundo. É importante que nós tenhamos uma clara ideia desses dois mundos, o que é a regulação da segurança, que ela compulsoriamente obedece a requisitos internacionais estabelecidos através da Convenção de Chicago, onde nós temos diversos anexos a essa convenção, conhecidos como anexos da ICAO, os quais temos que cumprir em termos de segurança. E na parte de regulação econômica entra o mundo específico do país, ou seja, qual é o universo das relações econômicas, das assimetrias de mercado que existem e que têm de ser reguladas pelo governo. Temos aí as concessões e autorizações dos diversos serviços aéreos em todos os seus níveis, sejam das empresas de transporte regular, sejam do táxi-aéreo, sejam dos serviços especializados que fornecem seus serviços.

Nós temos agora o novo mundo da concessão dos aeroportos públicos, que traz consigo um novo viés, um novo mundo a ser regulado e fiscalizado pela ANAC. Temos as obrigações das concessionárias e autorizatárias. A partir do momento em que o Governo estabelece concessões e autorizações no processo, existem obrigações a serem cumpridas que envolvem também a parte dos padrões de qualidade de serviços prestados por essas diversas concessionárias e autorizatárias.

E temos também a questão relativa ao aumento da concorrência, que tem sido fortemente atacada pela Agência desde que ela foi criada, daí o aumento estrondoso da aviação civil brasileira. Esse é um dos assuntos que vamos colocar no final entre os desafios que esse aumento causa à instituição.

Resumindo basicamente: é uma Agência que regula, certifica e fiscaliza, só que ela regula, certifica e fiscaliza dois mundos. Há o mundo da segurança operacional, em que, para se construir uma cultura de segurança, nós precisamos que este mundo regulado também seja nosso parceiro na construção da segurança de voo. Quando a gente...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Só um aparte, Comandante Passos...

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – Por favor.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Acaba de chegar o Vice-Presidente, o Senador Vital do Rêgo, e queremos registrar isso. Também acaba de chegar nosso relator, o eminente Senador Eduardo Braga. Estão aqui, portanto, dois ex-Governadores: de Mato Grosso, o Senador Blairo Maggi, e o Senador Eduardo Braga, do Amazonas.

Devolvo-lhe a palavra.

Eu consulto o nobre relator e o nosso grande Vice-Presidente Vitalzinho, querido amigo, se os senhores querem que retorne para o início da fala ou se o Comandante... Ele se colocou à disposição.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Vicentino Alves. PR – TO) – Pode continuar, não é? Pois não.

O SR. CLAUDIO PASSOS SIMÃO – Obrigado, Excelência.

Retornando, então, ao aspecto principal: o que são esses dois mundos do regular, certificar e fiscalizar em relação à segurança e em relação à regulação econômica?

A questão de segurança pressupõe uma parceria entre a autoridade e o regulado para se construir um sistema que seja seguro, um sistema que esteja sempre sendo avaliado para que situações que fujam do nosso controle possam ser devidamente cuidadas em termos de segurança. Então, a segurança de voo exige essa parceria, exige que nós compartilhemos informações, que nós saibamos o que está acontecendo para evitar que aquilo ocorra de novo.

Toda atividade de segurança da aviação civil, segurança de voo especificamente, é basicamente preventiva. Quando se cria um requisito no projeto de um avião, não houve absolutamente nada, ele é um requisito que visa à segurança daquilo que voa. Como a gente idealiza a segurança? Basicamente com requisitos daquilo que nós conhecemos, daquilo que o estado da arte nos dá capacidade de gerar. Agora, nós sabemos que vivemos num mundo complexo, numa estrutura... E os aviadores sabem muito bem que a interface aérea é extremamente complexa, com seus diversos fatores, não só da questão do tempo em si, das características atmosféricas, das diversidades, mas também das características operacionais. Isso significa que, com o tempo, tudo evolui, nós temos de alterar requisitos, nós temos de estudar as situações que acontecem para evitar que elas possam acontecer novamente.

Então essa regulação fiscalização técnica tem uma dualidade. O primeiro aspecto é que, basicamente, fundamentalmente, para quem trabalha de boa-fé ela tem que ser construtiva, ela tem que ser interativa e não punitiva, senão nós não vamos conseguir atingir o nível de segurança. É fundamental. Não tem como ser de outro jeito. Agora, por outro lado, a realidade nos mostra que o mundo não é feito só de pessoas de boa-fé. Então, aonde vai a interface da agência na regulação técnica em termos do preventivo e do punitivo, das questões de sanções é, talvez, um dos grandes desafios da agência, em saber até que ponto um processo deve ser tratado com o viés da prevenção ou com o viés da correção. Isso precisa ser encarado, e está sendo naturalmente desenvolvido, serenamente desenvolvido, mas é um dilema da agência.

Cenário atual e principais desafios. Eu fiz questão de reiterar para os senhores esse contexto, o contexto da regulação técnica e da regulação econômica. Na regulação econômica, nós temos certo caráter preventivo? Sim. Um processo de fiscalização em que ele vai a campo para verificar se aquilo que é regulado está sendo implantado é um processo de coerção, de verificação, de acompanhamento, só que ele não é ligado especificamente ao processo de certificação, a um processo de segurança. Então, ele é muito mais um processo de amostragem e um processo de controle macro de situações e tem diversas conotações. Ele tem as ações de rotina, ele tem as grandes ações, ele tem as ações, também, de inteligência para desvendar situações.

Dentro desse contexto e do contexto do País, como entra a atuação da Agência com relação ao País? Semana que vem, a Agência faz seis anos. Nós ainda temos um marco regulatório em atualização. A Agência ainda não teve fôlego para atualizar todo o marco regulatório. Existe uma série de razões que levaram a isso. No aspecto técnico, nós tivemos que reestudar. Quando a Agência assumiu o processo, nós tínhamos uma defasagem na atualização dos regulamentos. Então, ao estudar essa defasagem e ao estudar a situação dos aspectos técnicos como um todo, a Agência sentiu necessidade de entender como eram construídos esses regulamentos no exterior para que pudesse adaptá-los a nossa realidade.

O que se percebeu inicialmente é que nossa legislação era extremamente segmentada e era segmentada em duas estruturas, uma estrutura oriunda do período antes do código de 1986 e uma estrutura legislativa pós 1986. E esses dois marcos eram, muitas vezes, conflitantes ou regulavam sob situações semelhantes e redundantes. Então, a Agência precisou reestudar todo esse material e entender claramente o que era cada uma das coisas. E, principalmente, nós também tivemos muita dificuldade em esclarecer por que uma série de requisitos de segurança que eram previstos nos anexos não eram atendidos anteriormente. Nós sabíamos qual o diagnóstico basicamente: longo período de não atualização, a transição do período do DCE para ANAC... Uma série de fatores levaram a isso, um entendimento, uma política técnica, que significa como a gente implementa o marco regulatório técnico; uma política técnica que tinha duas bases independentes, que não eram muito bem coordenadas. Nós tivemos que rever isso tudo. Então, esse marco continua em processo de atualização à medida que a agência tem fôlego, dentro de uma escala de prioridades - e na prioridade entra o fator risco em termos de segurança, entra o fator necessidade do Governo ou do mercado, nos outros aspectos, é isso que tem ditado as prioridades e, naturalmente, a capacidade da agência de gerar esses novos requisitos.

Esse é um dos maiores desafios que nós temos hoje. O crescimento acelerado da aviação civil realmente nos pegou no contrapasso do processo de implantação da agência. Quando a Agência foi criada, em 2006, o sistema de aviação civil como um todo contava com mais de 2.000 pessoas. Hoje, a Agência tem pouco mais de 1.420. Então, nós descemos de 2.200, de um efetivo de 2.000 e pouco para pouco mais de 1.400. Isso ao longo do tempo. Nós tivemos um crescimento fenomenal da aviação civil, seja em termos de passageiros, de frota nacional. A frota nacional, nos últimos doze meses, crescia à ordem de 20, 30 aeronaves por ano. Não significa que só entram 20, 30 aeronaves. Saem aeronaves, entram aeronaves; aeronaves velhas são exportadas, novas são importadas. Tem uma troca muito grande. Nós matriculamos muitos aviões por ano, mas existia uma troca. Então, a gente tinha em torno de

20, 30, 40, 60, 80, 100, variava dependendo do ano, mas era nessa média de 100. No último ano, nós tivemos quase 1.000 aeronaves entrando. Nós tivemos um crescimento da ordem de 800, 900 aeronaves. Isso significa o quê? Que tem que ter piloto. Nós temos que ter capacidade de vistoriar, tem que ter manutenção, tem que ter toda a parte de infraestrutura relativamente a isso. Então, o crescimento da frota nacional leva ao problema de pessoal, leva à questão de aumentar o número de escolas. De 2009 até agora, nós já aumentamos mais de 100% o número de escolas de ensino, e a demanda continua crescendo, continua crescendo a necessidade. Então, esse contrafluxo existiu.

Próximo, por favor.

Consequência do crescimento acelerado da aviação civil nós temos o crescimento da demanda dos serviços da agência em todos os setores, seja na parte de certificação de produto, seja na parte de infraestrutura, seja na parte de operações, seja na parte de licenças de pessoal, em todas as áreas houve o crescimento. Algumas áreas conseguiram rapidamente se adaptar, outras foram se adaptando ao longo do tempo e algumas ainda estão se adaptando a essa demanda.

Próximo, por favor.

Para fazer frente a esse processo, a Agência teve que inovar e, dentro da filosofia que nos é apresentada, de tornar o mais eficiente possível o processo, principalmente em lidar com um País continental, em que nós temos milhares de cidades. A única opção que sobrou para a Agência foi reestruturar processos, centralizar os processos para poder ter homogeneidade, capacidade, unidade, padronização entre os diversos setores. Pela dificuldade ao enxugar um processo e, nesse processo de enxugamento, ter que treinar novas pessoas, nós recebemos 1.300 servidores através de concurso público, e, por sinal, já perdemos mais de 170, 180 para outros concursos. Ou seja, para poder fazer frente a esse processo de reestruturação, centralização, nós fizemos a reestruturação, centralização e automação dos processos.

Qual é o objetivo da Agência? É prestar o melhor serviço possível a cada um dos usuários brasileiros sem que eles saiam de suas cidades, sem que eles saiam, se possível, de suas casas. E, para fazer isso, tivemos que mudar um pouco a cabeça da Agência. Nós estamos tentando mudar a cabeça das pessoas que trabalham na Agência, porque todos os nossos processos sempre foram feitos partindo do princípio de que as pessoas que querem nos submeter coisas possam não estar enviando dados corretos. Então, qual seria a nossa tendência? Tudo tem que ser conferido, tem que ser olhado, ou seja, eu parto do princípio de que os senhores estão me fornecendo a informação errada e o senhor tem que provar que aquela informação está correta.

Hoje, a Agência parte do princípio da boa-fé, que, em princípio, aquilo que é submetido pelos senhores, aquele processo é o correto, e nós criamos estruturas para controlar e cruzar informações com Receita Federal, com Polícia Federal, ou seja, todas as informações são checadas e a procuramos cruzar e usar esse princípio da boa-fé. Com isso nós estamos usando o máximo possível os sistemas automatizados, provendo esse serviço da

melhor forma possível para todos os senhores que estejam nas suas casas, em suas residências, em suas cidades natais.

Por favor, o próximo.

Com isso, nós temos o uso intensivo de sistemas mecanizados e acessos a serviços via Internet.

Mais um desafio grande. Da mesma forma que nós temos a regulação econômica e a regulação técnica, dentro da regulação técnica nós temos universos totalmente diferentes. As demandas, as necessidades, as realidades são totalmente diferentes. Então nós temos características... Primeiro a aviação esportiva. O primeiro *bullet* é aviação esportiva. Aviação esportiva é o primeiro... Geral, esportiva... Tinha mais um, esportiva, agrícola... Empresa de táxi-aéreo. Então, está correto. Tira o primeiro geral, vamos começar pela esportiva. Mentalizei que tenho que começar pela esportiva. Então, eu tenho que começar pela esportiva, ou então tem algo de errado.

Os mundos são totalmente diferentes. Começa pela aviação esportiva. A aviação geral é a base, é por onde começa o transporte aéreo. Eu creio que todos os pilotos de linha aérea começam pela aviação geral. Não tem outro jeito. Começam com treinamento básico. É a porta de entrada da aviação civil como um todo e é um segmento extremamente importante e se divide em diversos segmentos, começando pela aviação esportiva.

A aviação esportiva, da forma como recebemos, tinha uma série de problemas. O primeiro problema é que a forma como eu certifico os aviões não bate com a forma como opero os aviões. Então, estabeleço um requisito de certificação com certo nível, e pego na operação e jogo outro nível. Mas esses níveis de certificação são incompatíveis. A gente não consegue compatibilizar todos. Então, isso é fundamental.

A aviação agrícola é outro universo totalmente diferente, extremamente especializado, extremamente importante e envolve uma atividade de risco. A aviação agrícola é uma atividade de risco. Tanto que, quando a gente aprova os aviões agrícolas, eles têm uma série de requisitos diferentes do processo, exatamente porque a aviação agrícola é uma atividade que exige voo a baixa altura, grande manobrabilidade em situações e em terrenos, muitas vezes em aeródromos não preparados, em áreas não conhecidas especificamente, ou seja, é uma atividade de muito risco.

As empresas de táxi-aéreo também têm um mundo totalmente diferente daquilo que é o transporte aéreo. A Agência tem se preocupado com isso e tem estudado esses assuntos progressivamente com os segmentos. Na parte de aviação esportiva, a Agência levou três anos discutindo com as associações sobre como unificarmos a nossa estrutura regulatória, que misturava requisitos americanos com requisitos europeus. Pegava as facilidades de ambos e juntava dentro de um processo. Só que existem coisas ali que são incompatíveis. Então, o que é que acontecia? Nós temos aviões cujo requisito de projeto determina que ele seja certificado e, na operação, era aceito como uma aeronave experimental, num peso acima daquilo que era preconizado pela certificação. Então, levamos

três anos para fazer um processo de transição, estabelecer esse processo de transição, acordar com a indústria, controlando a questão de segurança, para chegarmos a um ponto comum.

A mesma coisa a aviação agrícola. Nós passamos quase três anos discutindo com o Cindag o novo RBAC 137. Esse RBAC já está para ser efetivado, já foi colocado em consulta pública. Houve uma série de comentários e ele está em fase final de editoração para ser colocado em reunião deliberativa da Agência e ser aprovado.

Quanto à parte de empresas de táxis-aéreos, temos discutido uma série de fatores e vamos continuar discutindo. Sabemos das demandas, necessidades, dificuldades do setor. E a ANAC vai continuar aberta, discutindo, mas é importante que a gente entenda que, dentro do processo de reestruturação e de reinterpretação dos requisitos, nós descobrimos muitas falhas no nosso processo. E também, no estudo feito – e a ANAC faz um acompanhamento das dificuldades, dos problemas, dos acidentes que ocorrem, bem como de todos os dados –, tem-se demonstrado que algumas nuances, em termos de treinamento de pilotos, nós percebemos que a interpretação que era dada na parte de treinamento do 135 precisava de alguns melhoramentos, uma melhor interpretação e padronização em cima disso. Então, essa releitura técnica foi analisada e foi discutida com outros órgãos, com outras autoridades para se ter um claro entendimento sobre se aquilo fazia sentido tecnicamente. Então, esse processo continua se desenvolvendo.

Próximo, por favor.

Outra questão crítica em termos de principais desafios é a aprovação de aeródromos públicos. Nós somos um país continental e, nessa condição, nós temos 3.500 aeródromos neste País, dos quais algumas centenas são públicos – cerca de 700 a 800.

O que é crítico? Qual é o problema do aeródromo? O que eu chamo de desafio da Agência em termos de aeródromo? A Agência não quer aeródromo fechado; ele vai contra tudo aquilo que nós regulamos. A Agência quer aeródromos abertos. Porém, existem algumas questões que são fundamentais no que diz respeito à segurança operacional dos aeródromos, principalmente quando estamos falando da operação regular de grandes aeronaves de transporte, sejam elas turboélice, sejam elas a jato.

Todos os requisitos de segurança de operação daquelas aeronaves, todos os manuais de voo que os pilotos usam são pautados em certas bases técnicas, que envolvem as características de uma determinada pista. Uma das maiores dificuldades que nós temos é, exatamente, o entendimento das administrações aeroportuárias da característica daquela pista. Não se trata de uma pista simplesmente, que pode ser feita de qualquer jeito, apenas com a pavimentação asfáltica, e, assim, pensarmos que ela está pronta porque o asfalto está lisinho. Não tem jeito! Existem características: primeiro, de atrito. Quando a gente faz a redução de dados de desempenho de um avião garantindo que ele para em condições de chuva ou não, a pista tem um índice de atrito específico que precisa ser observado. Então, essa é uma questão fundamental na qualidade do asfalto, no tipo de asfalto que é colocado. Agora, por outro lado, esse asfalto... O avião é muito sensível à aquaplanagem, quanto maior o peso, etc. Aí entra o outro aspecto da macrot textura dessa pista: a capacidade de drenagem da pista.

Então, são dois fatores que passam despercebidos muitas vezes quando da construção do aeroporto. E sempre existe aquela ideia de que “Ah, mas o aeroporto está pronto! Está bonito!” Contudo, as questões de segurança são fundamentais.

A questão de resposta a emergências também é fundamental. A ANAC, quando recebeu o marco regulatório de contraincêndio, constatou que ele era um marco extremamente rígido. A ANAC já flexibilizou, com estudos técnicos; não foi nenhuma liberação. Ela fez estudos técnicos e viu que havia possibilidade de reduzir um pouco esses requisitos mantendo o mesmo nível de segurança. Então, isso já foi feito.

Existem novas demandas em termos de operação no País? Existem. Essas novas demandas estão sendo estudadas, sim. A ANAC continua iterativamente. A Resolução nº 115 está agora, de novo, para consulta pública; está sendo revisada; novas ideias estão surgindo, ou seja, a ANAC está tentando adaptar. Porém, no serviço, existe um mínimo que a gente precisa para resguardar aquela segurança. E outra questão também específica da administração aeroportuária é entender que pistas com animais cruzando, com pessoas cruzando, é crítico. Então, são pequenas coisas para o entendimento de que a administração do setor aéreo, da parte aérea, a área da aviação é extremamente regulada. Então, são essas questões que surgem e, às vezes, falta um pouco do entendimento dessas administrações sobre essas necessidades. E a gente coloca como um dos principais desafios esse descompasso que existe entre a Agência e o regulado, especificamente, em virtude desse claro entendimento.

Próximo, por favor.

A certificação de empresas de táxi-aéreo também. Existe uma percepção nossa de que muitas empresas não têm entendido essa releitura do processo, dos requisitos aplicáveis, principalmente a parte de treinamento e alguma coisa de certificação. O desafio da Agência é estar sempre aberta a discutir, explicar, ir a detalhes e inclusive analisar as especificidades de certos locais, de certas empresas e de certas operações. Agora, tudo isso feito com transparência, com igualdade, com isonomia, ou seja, para que seja aplicável a todos. E, se houver possibilidade, necessidade e viabilidade de se atender a isso e que seja aplicável a todos, a Agência está sempre estudando, faz parte do processo iterativo da Agência de estudar.

Próximo, por favor.

Acessibilidades aos serviços aéreos. Aí nós estamos entrando na questão da regulação econômica. Um dos grandes desafios é aumentar, cada vez mais, o acesso do povo brasileiro à aviação civil. Nós ainda somos um país, comparado com o mundo, cujo percentual da população que voa é muito baixo. Muito baixo. Ou seja, existe um potencial enorme de crescimento da aviação civil brasileira, e nós temos os nossos desafios, e temos os nossos cenários.

Próximo, por favor.

Saturação das expectativas e demandas dos consumidores. Aí entra outro dilema da Agência, quando a gente estava falando de segurança. Exige? Exige. Mas,

naturalmente como País, como consumidores, como passageiros, nós temos nossas demandas, nós temos nossas necessidades, e o nosso País está crescendo, está evoluindo. Então, existe um aumento dessas expectativas, das cobranças, das necessidades dos consumidores. E esse é um desafio para a Agência.

Próximo, por favor.

Fiscalização. A ótica da fiscalização principal eu já abordei no início. Nós temos uma grande demanda dessa fiscalização, que nós chamamos de vigilância continuada, que nós estamos tentando convencionar, dentro da Agência, que a gente não chama de fiscalização. Ela é uma fiscalização. Estou verificando segurança e tudo. Só que ela é uma fiscalização preventiva. Ela tem que ser colaborativa. E ela é parte do processo de certificação. Quando se certifica uma coisa com segurança, eu tenho que certificar e manter aquilo. Então, a Agência olha esse processo de fiscalização da segurança como um processo de certificação, em que eu realizo uma atividade e mantenho aquela atividade de vigilância continuada.

Agora, existem os outros dois aspectos de fiscalização da Agência, que são aquela fiscalização *lato sensu* ou como existe o entendimento do poder público de estar acompanhando processos, vendo processos, para que não existam desvios, para que as pessoas não cometam ilícitos, ou seja, todo mundo saber que está sendo devidamente fiscalizado e que ele pode ser alvo de uma sanção, de uma multa ou algo desse tipo.

Mas existe algo um pouco além disso, e esse talvez seja um dos pontos que seja um dos principais desafios da Agência: é o que chamamos de ação fiscal dentro da fiscalização. É outra terminologia, que é como lidar com quem quer, intencional e deliberadamente, ludibriar o sistema. E aí entra um aspecto mais sensível, porque a nossa estrutura técnica está voltada para trabalhar construtivamente para a segurança. Agora, quando eu tenho alguém que quer, deliberadamente, ostensivamente, burlar um sistema técnico, aí a gente começa a ter que agir de outra forma. Então, quando termina um e começa outro, e como se faz esse processo, esse processo em que uma coisa é eu coletar dados para construir um marco regulatório, outra coisa é eu produzir provas para que o meu efeito de sanção seja realmente efetivo. E as duas coisas estão ligadas? Estão. Elas fazem parte de um processo. Só que, nessa parte de ações fiscais, a Agência reconhece que precisa melhorar muito. E, por isso, a Agência está desenvolvendo agora um processo em que ele é fortemente baseado em inteligência, e, para isso, já fechamos acordos com a Polícia Federal, com a Receita Federal e com todos os órgãos. A Agência está se preparando para começar a lidar com ações fiscais. Alguma coisa disso já vem acontecendo, fruto dos processos de autorização de sobrevoos do País. Esses processos hoje são todos centralizados, e eles são integrados ao processo da Receita Federal. E, com isso, nós estamos descobrindo uma série de ilícitos, uma série de situações que mostraram a necessidade de melhor estruturar essa área. Por quê? Porque nós não estávamos preparados para lidar com quem quer, deliberadamente, burlar o sistema de segurança. Nós estávamos preparados para lidar com a análise do sistema e saber se o sistema como um todo é seguro ou não. Isso na área técnica.

Próximo, por favor.

Caminhando para o final da minha exposição dos nossos principais desafios, a prioridade da Agência é a segurança operacional, ou a segurança de voo. Sem isso, não há transporte aéreo, não existe transporte aéreo! E todos nós que trabalhamos com segurança sabemos que isso é uma cultura. Cultura de segurança. Todos os senhores que vivem com isso, que trabalham com isso sabem o que é cultura de segurança. E ela tem de permear todos os setores. Ela faz parte desse processo. E essa cultura de segurança tem que se sobrepor naquilo que nós estávamos lidando, para que ela seja efetiva, e para que a gente seja capaz de lidar com as situações de desafio. E que elas possam nos dar elementos para analisar e sempre melhorar o sistema, e não de um ficar desconfiado do outro.

Então, a segurança operacional parte desse princípio e dessa cultura. Só que nós temos, nós herdamos uma cultura de uma legislação extremamente detalhada, extremamente descritiva, que dizia, detalhe por detalhe, o que eu podia e o que eu não podia fazer. E, muitas vezes, não da melhor forma. Ou seja, nós engessamos, e muito. Então, chegou uma hora em que a Agência teve que eliminar uma série de requisitos, porque esses requisitos não fazem sentido. Só que a cultura dominante por aqueles requisitos era totalmente diferente. A Agência tentou facilitar a questão de manutenção de aeronaves, dando uma interpretação correta da engenharia de manutenção de motores, e houve uma reação de que a Agência estava deixando de fiscalizar, de regular e tudo o mais. Aí, houve todo um debate, toda uma explicação, toda uma exposição, todo um entendimento, e é uma questão de lógica técnica. Então, essa cultura é fundamental. E essa cultura não é só da Agência. É do setor também. É do regulado e do regulador. Estamos vivendo um processo de mudança de cultura, de mudança de processos. Então, é importante que nós todos tenhamos esse claro entendimento, porque muitas das nossas divergências ou dos problemas que ocorrem, alguns deles são fruto dessa visão, desse processo que está modificando, e muitas vezes não existe um claro entendimento. Talvez porque a ANAC não esteja conseguindo realmente demonstrar, explicar claramente o que está sendo implementado.

Basicamente, esse é o cenário, Senador. Eu procurei fazer para os senhores um retrato. E, nesse retrato, o senhor vai achar a situação, as necessidades, os problemas, os pontos críticos. O senhor consegue visualizar nessa parte do que é a estrutura, para que a Agência existe, e quais são os nossos desafios, dilemas e tudo o mais.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Parabenizamos a fala do Comandante Cláudio Passos, Diretor de Aeronavegabilidade.

Antes de passar a palavra ao Comandante Sucupira, eu quero registrar a presença aqui conosco do Coronel Saraiva, assessor parlamentar do Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República; do líder indígena Karajá Iwararu Karajá; de Kohalue Karajá, Coordenador de Assuntos Indígenas na Secretaria de Cidadania e Justiça do Estado do Tocantins, o meu Estado. Eles vieram hoje para um audiência pública pela manhã, requerida por nós, para tratarmos da morte de jovens indígenas por suicídio, quer dizer, um problema seriíssimo. Já são 16 mortes entre o final do ano e o início deste ano. Portanto, tivemos uma audiência pública que durou quatro horas, tratando desse assunto, e espero que nós e os órgãos ligados – Funai, Ministério da Saúde, Ministério da Justiça, Presidência da República,

governos do Estado, Congresso Nacional –, encontremos uma solução rápida para esse problema, que não é nada normal. São pessoas como nós, e precisamos cuidar muito delas. Portanto, registro, com muito prazer, a presença dos nossos líderes Karajás que aqui se encontram, assim como também a presença da Dr^a Ilma, nossa amiga, assessora parlamentar da ANAC, que aqui se encontra.

Em todas as audiências públicas, nós haveremos de ter sempre a explanação do órgão – no caso, o Dr. Cláudio Passos colocou muito bem – e um contraponto. O contraponto é mais para o questionamento, fazemos o debate em alto nível, para esmiuçarmos efetivamente os problemas e, no planejamento geral, se houver necessidade de legislações, nós vamos, com legislações específicas, tentar contribuir com o planejamento global da aviação no País.

É importante ressaltar, para quem ainda não tem conhecimento, que esta é a segunda audiência pública, e nós teremos 20 audiências públicas, ou seja, uma por semana. Ainda faltam 18.

Na próxima, nós teremos o Decea, inclusive com contraponto, nós a teremos a Infraero, teremos o Cenipa, aviação geral, táxi-aéreo, aviação comercial, indústria de linhas aéreas com visão internacional, a lata, aviação regional, Sindicato Nacional dos Aeronautas, Abrapac, associações. Em seguida, manutenção de aeronaves, formação de recursos humanos, concessão de aeroportos. Depois, mais para o final, vamos fazer algumas audiências públicas pelo País, para terminarmos de ouvir o Brasil como um todo. A ideia é essa. Ocorrerão em Manaus, depois em Belém, em Recife, em Goiânia, em São Paulo e em Porto Alegre.

Portanto, depois dessa fala no sentido da ordem das audiências públicas, concedo a palavra ao Comandante Sucupira, que vai nos dar uma contribuição no contraponto desta audiência pública.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA – Senador Vicentinho Alves, parabeno o senhor pela iniciativa desta audiência nesta Subcomissão parlamentar, porque realmente a situação da aviação civil brasileira é caótica.

Para justificar o que estou falando, nós somos, hoje, no mundo, 1 milhão e 395 mil pilotos da aviação geral e temos 405 mil aeronaves voando no mundo todo. No ano de 2011, para que os senhores tenham uma ideia, foram voadas 31 milhões e 300 mil horas pela aviação geral. Nós estamos presentes, com associações iguais a nossa, em 70 países do mundo todo – acabamos de ter Abu Dabhi, agora, que completou o 70º País – e funcionamos com seminários a cada dois anos, reunindo todos os associados para discutir os problemas de aviação geral no mundo inteiro.

A Appa foi fundada no Brasil em 1972, e este que vos fala – já quase jurássico – entrou na Força Aérea no dia 7 de março de 1957 e, na semana passada, fizemos 55 anos de aviação, com 8.800 horas de voo. Nesse período todo, apesar da atividade profissional, que me permite estar aqui, a aviação é paixão nossa, e nos dedicamos à aviação sem qualquer interesse remuneratório. O nosso ideal, ainda, é que este País tenha uma aviação civil à altura da sua necessidade. Talvez seja meio piegas, mas ainda é patriotismo da nossa parte. Tenho 71

anos, não sei quantos anos mais terei pela frente, mas eu gostaria de deixar para os meus filhos e para os meus netos um país com aviação mais coordenada, que foi o meu sonho a vida toda. Sou um brasileiro que ainda me arrepio quando escuto o Hino Nacional, jamais enxuguei o meu suor na bandeira brasileira e luto para que a aviação seja de primeiro mundo.

Antes de comentar as palavras do Diretor Passos – é uma pessoa que tem lutado muito, a gente é testemunha disso, abriu as portas da ANAC, e nós temos tentado conseguir solucionar as coisas –, eu gostaria de colocar aos senhores o seguinte: nós não temos uma política de aviação civil brasileira. Quando foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil, nós participamos da primeira reunião, lá em São Paulo, no hangar da TAM, no auditório da TAM, com o Sr. Rosièri e com o Romera, para começar a discutir a instalação da Agência. Naquela ocasião, nós já criticamos o fato de a Agência ser criada sob a égide de um CBA, de um código brasileiro, desatualizado, em que há um conflito, até mesmo, de autoridades.

Mas, como a ANAC foi criada numa imposição do comércio internacional para poder comprar os aviões da Embraer – porque há países que não compram aviões cujo órgão certificador do país seja militar –, ela foi criada no papel para ser implantada no governo seguinte. E foi implantada – isso eu digo por testemunhar – do jeito que foi possível. Vários documentos que temos hoje para funcionar a Agência – e a gente tem discutido isso no conselho da ANAC – estão imperfeitos, precisam ser corrigidos e dependem de uma nova legislação.

Criou-se um novo marco da aviação, começando com o Conac, que era o Conselho de Aviação Civil, que deveria estabelecer a política civil da aviação. Esse conselho se reuniu na sua fundação e deveria se reunir a cada seis meses para atualizar as metas, e só se reuniu quatro anos depois no acidente da TAM. Isso mostra o descaso que o Governo Federal com a aviação civil neste País, achando que a aviação vai-se arrumando sozinha.

No mundo inteiro, nós assistimos à preocupação de países desenvolvidos, como os Estados Unidos, onde a gente está frequentemente acompanhando e cujo tráfego é muito maior do que o nosso. Eles se preocupam a cada dia. Em 1999, começaram a preparar os Estados Unidos para 2025, para que os senhores tenham uma ideia. Nós participamos daquela reunião e trouxemos essas informações para cá esse tempo todo.

O Conac não funcionou, o Conac era secretariado pela SAC, Secretaria de Aviação Civil, que era outra SAC, não esta. Essa outra SAC começou a secretariar aquilo que eles faziam; como não faziam nada, não secretariou nada. Aí, criou-se outra SAC, cujo diretor tem o cargo de Ministro. Fica difícil para a gente entender a estrutura política desta SAC porque ela vai fazer o quê? A primeira informação é a de que ela iria coordenar a ANAC e a Infraero. A ANAC não pode ser coordenada porque é uma agência e tem de ser independente para poder ser uma agência; e a Infraero é uma empresa que também não pode ser. Ela pode ser, no máximo, orientada, discutida e pedir as coisas. Criaram o Conaero, Conselho Nacional de Autoridades Aeroportuárias, há a Infraero também e o Conac, que já não funciona. Então, meus amigos, por falta de política, vários órgãos desses têm de ser extintos, para que os que ficarem possam trabalhar.

A ANAC tem procurado fazer as coisas. Os senhores viram que ela tem tido uma fuga de funcionários concursados para a iniciativa privada, porque paga salários baixos, e eles têm muita dificuldade para trabalhar. E tudo isso se deve a quê? À falta de política para a aviação civil. A aviação civil tem voado hoje com baixo número de acidentes porque os profissionais da aviação são pessoas extremamente preocupadas com a segurança. Todo comandante de avião cumpre todo o regulamento que tem de cumprir para manter o avião voando com segurança. Se dependesse do Estado brasileiro, cairia avião todo dia.

Tivemos um apagão aéreo depois do acidente da GOL e nunca houve apagão neste País. O que houve foi um Ministro despreparado que foi conversar com os controladores de voo, que eram sargentos, e criou uma insubmissão dentro da Força Aérea; houve um comício lá e fizeram greve. Foi por isso que parou a aviação civil. O que foi feito de lá para cá? Nada. E continua a voar bem. Estamos voando normalmente, com aquela mesma estrutura que não funcionava e que, agora, funciona.

Volto a falar: falta política de aviação civil. É preciso dar nome aos bois, é preciso que se tome uma atitude hoje! Isso somente pode ser feito por intermédio deste Senado, que é uma Casa de representação, é uma Casa representativa dos Estados brasileiros.

Agradeço profundamente o estabelecimento desta Subcomissão, que, acredito, é uma das últimas esperanças que eu tenho de que se possa mostrar ao Governo Federal o despropósito que é abandonar a aviação civil desse jeito.

A SAC teve uma função fundamental: ela engessou tudo, engessou a ANAC, engessou a Infraero e não resolve nada. A ANAC faz o que ela pode, dentro do limite que ela tem, mas esse limite é cerceado pela SAC. Quem tem de vir aqui explicar para a gente, direitinho, é a SAC, o que ele pretende fazer da vida. São pessoas que não sabem sequer o que vão fazer.

Eu lhes digo isso porque eu não tenho compromisso com ninguém, a não ser com a verdade e com a aviação. Não sou filiado a partido nenhum, não tenho aspiração política, não ganho nada para estar aqui. Estou aqui voluntariamente. A minha esposa quer me interditar porque eu pago para estar aqui e tiro dinheiro dela para vir para cá. Isso é um absurdo, mas é o idealismo que nós temos. E precisamos de gente assim neste País. Apesar da idade, a gente está aqui fazendo isso.

Eu gostaria que os senhores tivessem a consciência da importância de esta Subcomissão prosperar para pedir à Presidência da República, aos órgãos executivos federais um posicionamento com relação à aviação civil. O que se faz com os aeroportos é brincadeira. Não tem um aeroporto brasileiro em condições, hoje, de atender à demanda.

Eu assisti a uma palestra, há três meses, aqui em Brasília: TI nos aeroportos. Quando acabou a palestra, todo mundo falou; na hora de eu falar, eu falei: "Olha, infelizmente, no Brasil, não tem um aeroporto em que se pode fazer isso, porque, se implantar essa técnica de informatização nos aeroportos, o passageiro vai ficar três dias para poder embarcar, porque tudo é tão rápido, mas o embarque não é. Não tem *finger*, não tem posição

no pátio, não tem quem descarregue a mala.” Por quê? Falta de infraestrutura aeroportuária. Isso era previsto? Era previsto. O que se fez? Na hora, dá-se um jeito.

A Infraero, nessa reunião, disse-me o seguinte: “O senhor não se preocupe, porque, em 2006, tivemos o Pan-Americano e nós resolvemos.” Só que tem um detalhe, de 2006 para cá, houve um aumento da demanda de 148%, e os aeroportos continuaram na mesma. Eu quero ver, agora, embutir os 148% na Copa. A Copa não é nada. A Copa do Mundo é um evento pontual, como o é o fim de ano, como o é o Carnaval, como o é a Semana Santa, quando a gente não consegue andar de avião. Durante a semana, os aviões têm 80% dos passageiros executivos trabalhando e de 15% a 18% de turistas, e não é nada. Vai funcionar na Copa? Vai, do jeito brasileiro. Vai ser feriado, não vai poder voar avião da aviação geral, não vai poder dar *slot* para executiva. Assim, vamos remendando. Vamos tocar o barco, e vamos que vamos.

Basta! Vamos parar com isso! Vamos botar a mão na cabeça, gente! Nós ouvimos coisas aqui hoje que, se você filtrar o que foi dito, vê o absurdo. A ANAC fez um concurso, preencheu vagas, e o pessoal está fugindo de lá, porque não ganha. Não tem como! Existem, como falou o Diretor Passos, óbices internos e pessoas, da antiga, que ainda criticam e não permitem que as coisas evoluam. Eu sou testemunha porque eu vejo. Como as portas da ANAC estão abertas a todas as associações que tenham escopo real de colaborar com a aviação, temos assistido à luta de alguns funcionários para poder fazer a coisa andar. Mas a SAC engessa tudo.

Então, meus amigos, é preciso que a gente comece a se mexer, é preciso que este Senado comece a virar o fio da coisa. Nós precisamos começar a nos preocupar com o Brasil. Hoje, nós não temos outro meio de transporte moderno a não ser o avião. Na Amazônia, há lugar em que se vai de avião em uma hora e quarenta minutos, duas horas e, de barco, em três dias; e não dá para fazer estrada, porque acaba com a Amazônia.

Nós estamos perdendo uma coisa fundamental, que é o turismo aéreo. O americano sustenta o Caribe com os aviões de turismo; a Amazônia seria sustentada só com esses aviões, que são aviões diferentes do *kit Boeing*. Esses *boeings* que vêm com passageiros que compram a prazo, descem no Rio e compram aquela borboletinha “Estive no Rio e me lembrei de você” e gastam ali US\$ 300.00 e olha lá. Quando um avião da aviação executiva pousa em algum lugar, os passageiros fretam um barco, alugam dois andares de um hotel, como fazem no Caribe, e vão fazer pescarias, caçadas, mantendo a região autossustentável. Qual é o incentivo que a aviação turismo aéreo brasileiro tem? Nenhum. Nós fazemos feiras aqui no Brasil. Agora, em maio, vai ter a feira lá no Broa e nós estamos tentando conseguir alguma facilitação para as pessoas que vêm participar da feira. São empresários donos de avião de valor significativo que vão fazer uma viagem de turismo pelo Brasil. Os senhores não imaginam as dificuldades que a Appa está encontrando para poder facilitar alguma coisa para eles. As taxas são exorbitantes. O sujeito vai ter de pagar em dinheiro vivo, terá de levar uma mala de dinheiro para poder pagar as coisas aqui; senão, não consegue liberar um avião. Há coisas absurdas que estamos tentando contornar.

Então, eu vejo o seguinte: hoje, a segurança que nós vivemos aqui, como sexta economia do mundo, como bem colocou o Passos, deve ser a pujança dos pilotos que têm suas

famílias e que voam dentro dos critérios e de padrões de segurança. Diante de tudo que nós temos, os senhores veem que o Brasil é um país seguro. Os dois grandes acidentes que nós tivemos foram coisas isoladas. O acidente da GOL foi causado por um maluco americano que desligou o *transponder*, de forma que o avião entrou na contramão e derrubou o *boeing* da GOL; e o da TAM, infelizmente, foi um problema da tripulação. Errar é humano e, no momento, cometeram um erro fatídico, que foi não operar o avião dentro da tecnologia de que o avião necessitava. Cada avião tem uma lógica de controle, à qual é preciso que a tripulação esteja adequada. Ali, foi exatamente isso que aconteceu. Se eu for entrar em detalhes, a gente vai ficar aqui por duas horas e eu não vou parar de falar; vai ser preciso me abater a tiros.

Então, vejam: com o resto não acontece nada. Por quê? Porque a aviação é segura. Não tem insegurança. Não há *grooving* em Congonhas, não tem chuva, não tem. O sujeito pousa, se vira, para de qualquer jeito, porque são pessoas extremamente bem treinadas. Agora, se houvesse uma ajuda do Governo Federal em preparar o País para ter uma condição aeroportuária mais digna – porque o aeroporto não é só a pista, tem-se de ter a logística, tem de ter onde estacionar o carro, tem de ter o transporte para a cidade, tem de ter uma série de coisas que se veem lá fora e com o que, aqui, não se preocupam.

Em Miami, que é o maior aeroporto americano, tiraram as locadoras do aeroporto e colocaram em um prédio à parte, porque não comportava mais e botaram um metrô ali, de uma estação para outra. Então, você desce, pega o metrô, desce na outra, pega o carro e vai embora. Isso é logística, isso é o que precisa começar a ser observado. Quando Guarulhos foi feito, havia a previsão de uma segunda pista, mas deixaram ocupar a pista com barraco, etc. Agora, está difícil de fazer. E como se faz? Em São Paulo, não há mais onde pousar. O que é isso? Falta de uma política para aviação civil séria e que seja perseguida.

O Governo Federal tratou a aviação civil, até, como algo mais, como uma motocicleta na rua, como uma coisa qualquer, enquanto outros países... Vamos agora para um congresso na África, no dia 14 de abril, onde se vai discutir isso no mundo inteiro e que aqui sequer se comenta.

Na hora do jogo, vai ter problemas, mas, depois que passar o jogo, acabou. É aquela história do macaco: quando chove, “Nós precisamos fazer uma casa amanhã.” Sai o sol, “Hoje, não. Fazemos amanhã.”. Chove outra vez, “Vou fazer a casa amanhã.” É assim que nós estamos hoje. Na hora dos problemas, juram-se mil coisas. Passados os problemas, vai que dá. E chegamos a um limite em que não dá mais. Nós estamos à beira de um caos na aviação civil. Não é um caos de acidente, não. Um caos de possibilidade de voar, um caos de preciosismo, e vamos complicar a liberação dos aviões para não ter problema. É isso que tem aborrecido quem vive da aviação.

Eu bati em todas as portas que os senhores podem imaginar e cheguei à conclusão, hoje, de que a última esperança nossa é a de que este Congresso leve a peito, conclua e leve as sugestões que serão apresentadas aqui para que a gente possa ajudar a ANAC, para que a gente possa ajudar a Infraero. Os senhores imaginem o seguinte: esse Governo, que está aí nunca foi a favor de privatização nenhuma. Pelo contrário, para chegar ao

ponto de privatizar, é porque não sabe o que vai fazer mais. Ou não? Com todas as críticas que os partidários mais ferrenhos têm, estão privatizando porque não tem mais jeito.

A aviação geral está fazendo o seguinte: nós estamos começando a cuidar dos aeroportos por nossa conta, com o nosso dinheiro, porque, senão, não tem aeroporto. Parati já está assim. Uma comissão fez o aeroporto, e a quem pousa lá a gente pede para ajudar a manter lá fora, papel higiênico, para poderem voar os aviões. São Joaquim da Barra está assim, e estamos começando a mexer com Atibaia às nossas expensas.

A Appa tem ido para frente hoje graças a instituições e também a pessoas entusiasmadas que nos têm ajudado muito. O Instituto Arruda Botelho tem facilitado as coisas para a gente, incentivado e vai nos levar para a África agora, a troco de quê? Do prazer de ver a aviação funcionar, acreditando no trabalho que nós temos desenvolvido nesse tempo todo, um trabalho, para quem acompanha e sabe, solitário, porque o brasileiro não tem espírito associativo. O brasileiro tem a maldita lei de Gerson e quer levar vantagem em tudo. Então, o que a Appa consegue, todos os pilotos privados usam, mas sequer querem pagar. Realmente, é muito dinheiro! A Appa cobra do associado R\$240,00 por ano. Então, graças a esses que eu citei, à Copa, junto com o Denis, é que têm fomentado, e as pessoas têm se conscientizado de que nós precisamos nos unir para sermos fortes.

A Aopa, americana, tem 430 mil associados. Eles têm um *lobby* no Congresso. Eles elegem dois Senadores e quatro Deputados Federais em cada eleição, para terem o apoio para a aviação geral. Aqui, a gente está lutando agora, graças ao Senador Vicentinho, que foi piloto também e sabe o que é a luta que nós temos tido.

Quanto ao trabalho da ANAC, como nós vimos, ela faz a lição de casa dela, mas ela não tem uma política para seguir. Os senhores viram o que a SAC colocou aqui. Falou-se de uma série de coisas, mas qual é a política, qual é o nosso objetivo, aonde vamos chegar? É esse trabalho principal que nós temos de colocar para frente para poder fazer tudo funcionar, até mesmo a ANAC.

Eu gostaria que cada um dos senhores e os Senadores que, infelizmente, estão ausentes, mas vão tomar conhecimento disso, se conscientizassem da importância e da gravidade do momento que nós atravessamos agora. A aviação civil é meio de recurso, fonte de faturamento, desenvolvimento do País.

Para que os senhores tenham uma ideia, a empresa do consórcio de Belo Monte paga duas mil passagens por mês para o pessoal poder ir para casa. Eles têm quatro mil funcionários; em um mês viajam dois mil e no outro, os outros dois mil. Isso para se ter uma ideia da dimensão deste País e do que nós estamos falando. Então, só em uma usina que está sendo feita em um canto do Brasil, só para os funcionários, são duas mil passagens por mês que a empresa paga. Senão, não há jeito de ver a família, porque este País é um continente.

Nós não podemos deixar a aviação restrita ao eixo São Paulo-Rio e ao eixo São Paulo-Brasília. Nós temos de estender a aviação em todos os setores. Então, nós temos a rede regular de aviões, cuja intensidade de voos, se comparada à aviação geral não é nada; nós temos a aviação regional; nós temos a rede de táxis-aéreos, que supre a falta da aviação

regional; e, finalmente, a aviação geral, que cuida do transporte daqueles que não podem esperar um avião regular porque os afazeres não permitem.

O nosso universo é grande demais. Ninguém tem a dimensão disso. Fui à mídia várias vezes levantar os problemas, mostrar a gravidade da coisa. A mídia não se interessa. Agora, quando cai um avião; o meu telefone não para. Todo mundo quer que eu diga por que o avião caiu, a culpa de quem é, se é da ANAC, se é da Infraero... Não é esse o caminho. É preciso que a gente tome conhecimento antes. Tudo na aviação é preventivo. Nada é corretivo. Qualquer aviãozinho que você voando aí – para quem não conhece – tem um segue vôo. Cada peça do avião tem uma durabilidade limitada pelo fabricante e a oficina que faz manutenção troca sem consultar ninguém. Se você não quiser fazer, não dá a IAM, o avião não voa mais. Então, os mecanismos para a aviação ser segura existem e funcionam, até hoje funcionaram. “Ah, mas a oficina tal não presta.” Fecha. Seja severo com o infrator, mas não penalize quem está certo, com excesso de regras, com excesso de taxas, com excesso de exigências. Porque quem está certo, está certo.

Tudo isso são detalhes que a gente vai observando nesses anos de vida da aviação e eu fico muito feliz de poder tentar mais uma vez motivar a opinião pública do País por intermédio do Senado Federal, a Casa máxima da democracia, junto com a Câmara dos Deputados – que é o Congresso –, é a representatividade mais legítima que nós temos; todos aqui são eleitos pelo povo. O Senado, representando os Estados, tem um dever efetivo, porque todos nós estamos interligados nessa necessidade da aviação. Não é paixão minha, não é fanatismo. Não, eu quero que alguém aqui me diga como é possível, hoje, nós vivermos sem o transporte aéreo. Não tem como; e isso está abandonado pelo Governo Federal. Nós não temos uma política e sequer temos uma importância, e criar esses organismos – SAC, Conaero, Conac –, acaba com isso. O tempo do DAC era ruim? Era ruim, mas o DAC era uma coisa só. O dia que o Ministro da Aeronáutica falava: “é isso”; o último soldado lá sabia, na leitura do boletim, o que tinha que fazer. Logicamente ficou pequeno para o Brasil, mas é isso que tem que ter na aviação civil hoje: uma política com uma estrutura e uma hierarquia definida. Para que se possa cobrar de quem?

Nós tivemos, há pouco tempo aqui, e o Diretor Passos... Na última reunião do Conselho da ANAC, um membro do conselho questionou sobre um problema de tráfego aéreo ao representante do Decea, que disse que era para a ANAC resolver. A ANAC disse que era para ele resolver – isso no plenário. O Diretor Passos estava presidindo isso aí.

Isso é para vocês verem como há um desentendimento até. O que torna quase impossível. A aviação está funcionando? Está. Graças a quem? Graças aos profissionais de aviação.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Muito bem. É importante ressaltar que as notas taquigráficas de cada audiência pública são disponibilizadas depois de uns três dias, quatro dias, aproximadamente, na página da Subcomissão e, naturalmente, essas notas taquigráficas irão para os Senadores membros desta Subcomissão, para o Vice-Presidente, para os relatores e demais membros. Portanto, é importante que todos os Senadores tenham conhecimento. E o relator, muito imbuído e dedicado, Senador Eduardo Braga, com certeza apresentará um bom relatório com a contribuição de todos nós.

Quero aqui, agora, Comandante Passos, fazer algumas perguntas, alguns questionamentos bastante técnicos. Caso V. S. não tenha condição imediata, não tem nenhum problema, depois o senhor faça por escrito à Subcomissão. Não se sinta – como se diz – constrangido, ou coisa parecida, porque às vezes não é bem da área da diretoria a qual o senhor está à frente. Poderá ser de outra área, mas dentro da ANAC.

A primeira pergunta: quais são as diretrizes estabelecidas pelo Governo Federal que orientam as políticas adotadas pela ANAC?

A segunda pergunta – se o senhor quiser anotar, fique à vontade, porque essas perguntas vão servir para o nosso relatório futuro, lá na frente. Segunda: a ANAC foi instituída antes da Secretaria de Aviação Civil, que foi reformulada há pouco tempo, sendo transformada em uma secretaria com *status* de Ministério – a SAC. Nesse período de transição, quais são as atribuições da SAC e da ANAC no planejamento de uma nova política pública para a aviação brasileira?

Terceira pergunta: como a ANAC está acompanhando o PL nº 6961/2010, que diz respeito à reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica? Que é um dos temas que vamos tratando aqui também na Subcomissão. Sabemos nós que o Código Brasileiro de Aeronáutica é de 1986, se não me falha a memória. Não. É de 1984. 1986, isso. Portanto, qual é a posição da ANAC em relação a esse PL nº 6961/2010?

Quarta pergunta: no ano passado, a ANAC, em diversas ocasiões, comunicou à comunidade aeronáutica que reabriria os escritórios de atendimento que funcionavam em vários aeroportos, as chamadas SAC – Sessões de Aviação Civil –, bem como avaliaria a reabertura das chamadas regionais em locais onde antes havia o Serac – Serviço Regional de Aviação Civil. Pergunto como anda esse processo? Porque continua dificultando a forma que estão os profissionais na área de aviação. Já até falamos sobre isso.

Quinta pergunta: como está o trabalho de integração entre a ANAC, a SAC e outros órgãos congêneres aos Ministérios do Turismo, Transporte, Cidades e Integração para estabelecer um trabalho conjunto sobre as questões de mobilidade urbana, que afeta os aeroportos brasileiros? Como disse aqui o Comandante Sucupira, esse conjunto, esse contexto todo. O que a ANAC tem a nos dizer?

Sexto: quais são os planos da ANAC para o desenvolvimento dos táxis-aéreos e aviação geral? Porque a gente observa a prioridade quando a gente fala em aviação com os órgãos, é mais para aeroportos importantes do País – não são todos –, Rio, Brasília, São Paulo, e também para a aviação de companhia aérea. Então, a gente não vê um planejamento que venha a contemplar esses outros segmentos, colocados aqui, inclusive, pelo debatedor, Comandante Sucupira. Então, quais os incentivos para essas categorias de base da aviação?

Sétima: como a ANAC lida com a questão de taxas aeroportuárias? A mesma é responsável por estipular os seus valores ou correções? Como se dá essa atribuição junto à Secretaria de Aviação Civil?

Porque tivemos um encontro, há alguns dias, lá na ANAC – inclusive com a presença do Diretor Passos e do Diretor Peregrino –, onde foi colocado que, de taxas

aeroportuárias, os táxis-aéreos estavam pagando em torno de 12%, e, de contribuição fiscal, 9%, ou seja, as taxas maiores do que os impostos, e os táxis-aéreos se inviabilizando.

E foi colocado – não pelo Diretor Passos, mas pelo Diretor Peregrino – que essas taxas não eram direcionadas exclusivamente à ANAC, que tinha Infraero e outras instituições. E a ANAC, como um órgão regulador, imagino que tenha que tomar providências nesse sentido, porque os próprios empresários de táxis-aéreos e de outras empresas não estão conseguindo cumprir com os compromissos de taxas, que são altíssimas e diversas. E eles não sabem nem onde tratar esse assunto, efetivamente. Às vezes, vai à ANAC e a ANAC diz: “Olha, dessas taxas, tantos por cento é aqui, tantos por cento é na Infraero...” E termina eles se perdendo no contato. Nós precisávamos definir claramente essa política.

Oitava e última pergunta: em 2010, Diretor Passos, a ANAC estabeleceu uma série de objetivos estratégicos que foram publicados. Entre os itens estava prevista a redução do nível de acidentes, a ampliação das rotas e frequências internacionais, implantação de controles informatizados de todos os processos e informações da Agência. Contudo, com o fechamento das regionais e o reduzido número de funcionários, a fiscalização *in loco* deixou de ser feita no tocante à aviação geral e à aviação de linha aérea, enquanto que os táxis-aéreos têm sido objeto de uma ostensiva fiscalização. Como pretende a ANAC estipular metas estratégicas, sendo que, em cinco anos de existência, ainda não conseguiu se estruturar organicamente?

Portanto, esses são os nossos questionamentos e, com certeza, as respostas irão contribuir muito para esta Subcomissão.

Concedo a palavra ao Diretor Dr. Cláudio Passos, para as considerações finais e, se possível, nos responder esses questionamentos, inclusive com relação ao debatedor.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – Obrigada, Senador Vicentinho.

Para contextualizar as minhas respostas, como uma autarquia, a ANAC é um braço técnico da Secretaria de Aviação Civil na implementação das políticas públicas e das atividades de regulação e fiscalização da aviação civil. Então, a ANAC, no debate de políticas públicas, apenas prepara estudos que são solicitados àquilo que é demandado pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

A política nacional de aviação civil hoje adotada, o que a ANAC segue – e isso tem sido base – é, atualmente, a política nacional de aviação civil aprovada pelo Governo. Ela foi elaborada, implantada e essa é a política que nós seguimos.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Mas eu acho, Comandante Passos, pela ordem, o seguinte: uma agência reguladora, por exemplo, não pode ser tão subserviente assim, tem que também formular políticas públicas, contribuir nesse sentido. Eu cito, por exemplo, a ANTT – Agência Nacional de Transporte Terrestre. Eles são ligados ao Ministério de Transporte, mas eles têm lá autonomia, sugestões, eles vão à frente. Então, com relação à regulamentação do transporte terrestre no País, não se faz nada sem ouvir a ANTT. Eles não são subordinados, subservientes não, eles criam as políticas públicas. Olha o Trem Bala, olha a Ferrovia Norte-Sul, olha Lesto-Oeste, tudo está ali, Valec, Vale do Rio Doce. Tudo

se discute com eles. Então, acho que é importante, uma sugestão, que a nossa ANAC seja mais firme com relação às políticas públicas, porque os senhores têm muito a contribuir nesse sentido.

Falo assim porque, na última audiência pública com a SAC, eles só falaram de aeroportos e disseram que não vieram preparados – com todo o respeito pela ausência –, mas é o que está registrado. E, no convite, estava para discutir políticas públicas. A SAC não apresentou políticas públicas, falou de leilões de aeroportos aqui. E vem a ANAC e também diz que não, aí, daqui a uns dias, virá a Infraero dizer a mesma, e vamos chegar à conclusão de que não existe política pública. Então, acho importante a gente avançar um pouco mais nesse sentido. E a ANAC tem um quadro técnico, inclusive, à altura de dar sugestões para a equipe da Presidenta Dilma. Estou aqui, sou um Senador da base, apoiei, votei na Presidente com muito prazer e a apoio aqui no Senado Federal. Mas eu quero contribuir com o meu País, eu quero dizer que aquilo que eu observei que não vai bem, eu quero dar a minha contribuição, a minha sugestão. Eu acho que a ANAC deveria também ir nessa linha, porque os senhores têm um conhecimento técnico paradossimo para essas políticas públicas.

Era isso que gostaria de dizer.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – Obrigado, Senador.

Só ressaltando, nesse aspecto, a ANAC contribui muito na política técnica para as discussões da Secretaria, porque é em cima de uma política técnica que se fazem todas as políticas públicas. Então, na parte da política técnica – e isso a ANAC tem procurado fazer, inclusive no conselho consultivo, nós temos câmaras técnicas nos conselhos consultivos, com diversos segmentos da aviação civil, conforme previsto no decreto, e a temos procurado abrir câmaras técnicas exatamente para debater o que é bom para diversos setores, para os setores específicos. Então, nesse sentido, a ANAC tem atuado.

Já entrando um pouco na segunda pergunta que o senhor fez sobre ANAC e Secretaria de Aviação Civil, a ANAC tem trabalhado fortemente no estabelecimento dessa política técnica, na sua estrutura e contribuído para as discussões do Governo juntamente com a Secretaria. Então, a ANAC está sempre em reuniões junto à Secretaria de Aviação Civil. Agora, as reuniões são inúmeras, existem diversos setores, diversas áreas e discussões.

Agora, realmente, a ANAC, como autarquia – e aí eu, pessoalmente, como ex-militar, cumpro o que está previsto, obedeço rigidamente o que a lei me imputa e estabelece. Então, dentro das limitações, nós temos debatido, conversado. Não somos todos iguais, as posições, mas há sempre convergência e procura-se trabalhar. Agora, na minha visão, há muito o que fazer. Há muito o que fazer no País, a Agência tem muito o que fazer. Acredito que os desafios que nós colocamos aí para os senhores mostram um leque enorme, os diversos segmentos que existem, as necessidades, especificidades, regionalismos. Não tenho dúvida de que tem muito para fazer.

Nós temos contribuído, temos focado muito da nossa força de trabalho realmente nessa estruturação da ANAC. A ANAC, para entrar em condições normais, ou seja, em voo de cruzeiro, ainda vai certo tempo. E voo de cruzeiro significa atualizar o marco

regulatório, significa racionalizar todos os processos e tudo mais. Então, essa política técnica é a parte em que a ANAC realmente está se aprofundando e focando, porque sem ela, muitas vezes, é difícil fazer a própria política pública ou a ANAC sugerir ou propor alguma coisa.

Agora, continuamos debatendo, continuamos desenvolvendo, e é um processo natural das reuniões junto à administração direta.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – A preocupação nossa é com o que estamos observando. Não há um planejamento estratégico na aviação. Não nos chega aqui, até agora, pela SAC, pela ANAC, um planejamento estratégico para o futuro.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – É um desafio. Eu digo ao senhor que é um desafio de todos nós.

Quanto ao PL de reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica, existe um grupo de trabalho, sim. A ANAC está acompanhando o grupo de trabalho, sim. Onde está a Dr^a Ilma? A Dr^a Ilma acompanha esse processo e nos mantém informados, e a ANAC participa desse processo junto à Secretaria. Nós estamos acompanhando, sim.

Agora, é um processo interessante. É aquele ponto em que se corrigem uns pedaços. A estrutura toda do Código é baseada numa estrutura como era a aviação civil em 1980. A aviação civil evoluiu, mudou. A estrutura da aviação civil mudou. Então, essa alteração do Código é bem delicada em termos de amplitude; saber até que ponto é essa amplitude.

Há questões essenciais que já estão sendo debatidas. Há diversos projetos que foram reunidos nesse. A ANAC tem acompanhado, sim, e existem algumas propostas inclusive que vêm de trabalhos internos da ANAC relativamente a aspectos técnicos do Código que não se aplicam mais e que precisam ser atualizados. Então existe isso, sim, senhor.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Inclusive a nossa ideia é apresentarmos ao Senado o trabalho que vamos finalizar, porque é um dever da Subcomissão apresentá-lo ao Senado. Mas, mais do que isso, é apresentarmos à Presidente Dilma, para que ela, através de uma medida provisória ou de um projeto de lei com prioridade, o apresente. Exatamente a minha resistência em apresentarmos um projeto de lei é porque ele pode demorar muito e, ao chegar lá, todo esse trabalho, que vamos ter o cuidado de fazer de forma bastante técnica, com bastante zelo... Pelo menos vamos usar o limite das nossas condições para fazer o melhor. Se o fizermos através de projeto de lei, ele pode, lá na Câmara, ser totalmente distorcido. É um trabalho que vai para quase um ano.

Portanto, nós sugeriremos à Presidente Dilma e à sua equipe: Olha, Presidente, aqui é a sugestão que temos para a regulamentação e o planejamento da aviação no País. E vamos sugerir as legislações.

A área trabalhista é um exemplo que quero dar aqui. A legislação sobre carga horária é uma só para aviação de companhia, para aviação de taxi-aéreo. Não podemos ter esse modelo. Nós temos que ter uma legislação para companhia, para helicóptero, para táxi-aéreo, para aviação geral. Então, para cada item desses, eu penso que haverá uma sugestão.

Estou dando só um pequeno e rápido exemplo. Mas, quando se fala em aviação, a coisa é envolvente.

Nós precisamos dar sugestões legislativas em cada área. No setor tributário, por exemplo, é outra legislação. Nós não temos condições de fazer um planejamento com uma só medida, mas sim com várias legislações internas no planejamento.

Chega-nos a informação – nós vamos ao final desta Subcomissão, porque vamos colher essa informação mais lá adiante – de que a tributação para voos domésticos... O combustível é mais caro do que para o voo internacional. Então não tem sentido mais uma legislação tributária nesse sentido. Quer dizer que os voos domésticos para os brasileiros têm maior custo e isso reflete na passagem, naturalmente.

Portanto, nós vamos tratar também de uma legislação nesse sentido. Vamos ouvir ainda, mais adiante, esse segmento e vamos sugerir também uma legislação para corrigirmos isso.

Portanto, continue. Eram só essas considerações.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – Obrigado.

Relativamente aos escritórios e seções de avião civil nos aeroportos, o senhor se recorda de que nós éramos 2.200 e poucos. Eu posso dizer mais precisamente ao senhor. Vamos aos números redondos. Em 2006, quando a Anac foi criada, eram 2.240; este era o efetivo. No final de 2011, nós éramos 1.405. Este é o nosso efetivo.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Olha aí. Então a gente chega à conclusão... Eu fiz uma pergunta aqui sobre leilões de aeroportos, ainda numa audiência pública não da Subcomissão, mas da Comissão de Infraestrutura. Eu perguntei ao Presidente Guarany, porque me parece que os senhores vão fiscalizar também esses leilões de aeroportos, não é?

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – A qualidade dos serviços precisa ser regulada e fiscalizada.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Aí eu perguntei: Como? E os funcionários? Haverá concurso público? Serão terceirizados? Eu fiz várias perguntas e não foi possível me responderem. Então nós percebemos isso.

E também, Comandante Passos, há um problema seriíssimo, que eu já coloquei lá e coloquei para o senhor várias vezes: nós precisamos voltar ao modelo do DAC no atendimento às regiões. Não é possível que um proprietário de táxi-aéreo lá de Santarém vá tratar dos seus assuntos no Rio de Janeiro, e o de Marabá, em São Paulo. E que, ao lado de Marabá, o de Imperatriz vá tratar no Recife.

Ora, se nós tínhamos a região Norte – eu estou batendo nisso aqui direto –, Belém; na região Nordeste, Recife; na região Centro-Oeste, Brasília; na região Sudeste, São Paulo; na região Sul, Porto Alegre. Quer dizer, é tão simples isso. Eu não vejo... Pode ser que haja um item aí que eu não consegui ainda entender. Isso dificulta a fiscalização, a prestação

de serviços, dificulta tudo. Olha o tanto de acidentes na Amazônia. Falta a presença ali de rampa, como os senhores chamam, a presença de fiscalização ali, *in loco*.

Vamos fazer isso rápido. Vamos voltar a esse modelo que sempre deu certo. Por que modificar o que deu certo para complicar? Eu acho que o senhor que tem uma visão muito boa pode nos ajudar a resolver esse problema, para a aviação geral – de táxi-aéreo, etc. – ter mais facilidade de tratar dos seus assuntos. Inclusive vai ser mais fácil para a ANAC também administrar tudo isso dessa forma.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – Bem, Senador, como eu ia dizendo, nós concentramos realmente toda a nossa atividade técnica para fazer frente a produzir os serviços necessários no País inteiro. O máximo de seções de aviação civil que a ANAC (o antigo DAC) teve foram 47. E, naquela época, estamos falando de mais de duzentos aeródromos públicos. Então nunca houve presença em todos. Estamos falando de sete regionais em 22 Estados. Então nunca houve presença de serviços realmente em todos os Estados.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Em todos os Estados?

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – Em todos – representação de serviços. Uma coisa é a seção de aviação civil no aeroporto e outra coisa são serviços prestados em regionais, em termos de licenças, aeronavegabilidade e tudo.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Pois é. Mas na região Norte nós tínhamos Belém, não é?

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – Era Belém e Manaus. Exatamente, existiam duas.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Tiraram.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – Na verdade não é que tiraram, elas morreram.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Como é tirar e morrer?

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – É porque, na verdade, o nosso efetivo foi...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – A minha intenção é definir o que é tirar e o que é morrer.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – O que aconteceu é que, no processo de otimização nosso, nós não tínhamos como alocar...

A questão de alocação de recursos humanos envolve treinamento, padronização e processos.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Aí, em vez de fazer treinamento, padronização e processos, mata-se ali a coisa e vai atender lá.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – Não, foi feito treinamento, padronização e processos e concentração de esforços, para que se pudesse produzir centralizado isto.

Então, vamos lá. Registro aeronáutico – hoje, ninguém precisa sair de sua casa para fazer nada de registro aeronáutico. Pedidos de vistoria – ninguém precisa sair de lugar nenhum para fazer vistoria. Processos de licença – hoje, ninguém precisa entrar com nenhum documento mais.

O SR. GEORGE WILLIAM CESAR DE ARARIPE SUCUPIRA – É tudo informatizado.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – É tudo informatizado, ou seja, faz-se de sua própria casa.

Não existe nenhuma decisão da ANAC em termos do que vai ser no futuro. Existe hoje uma condição de contorno. A ANAC tem um efetivo limitado. Treinamento de pessoas da aviação civil não se faz de um dia para o outro, leva certo tempo.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Mas, só em cima desta pergunta, eu quero entender melhor. Nós tivemos um encontro lá com aproximadamente trinta táxis-aéreos do Brasil, e muitos meus amigos, da época em que eu voava – o Junqueira, por exemplo, de Marabá, o Pedro Heringer, de Imperatriz –, e eles não falam dessa facilidade de Internet. Volta a meia eu os vejo reclamando: “Ó, estou já indo para São Paulo”, “Ó, tenho que ir a Recife” Eles me ligam e acham aquilo altamente complicado para eles. E eu me esqueci de outro amigo lá de Santarém, que passou por aqui na semana passada: “Ó, estou indo agora para o Rio de Janeiro”. Então, não é bem assim nessa Internet, com essa facilidade. É por isso que estou insistindo nisso. É bom o senhor detectar esse problema.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – Na verdade, Senador, nós temos diversos segmentos.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – E olha que eu não sou defensor de táxi-aéreo. Não estou aqui para defender exclusivamente táxi-aéreo. É que são amigos meus, que voaram comigo, são proprietários: o Junqueira; o Pedro Heringer; o Milton, de Goiânia, que o senhor conhece. Eu fico ouvindo e eles dizem que é complicado. Inclusive, quando eles entram nessa tal de Internet, pense na dificuldade do tempo.

Para o senhor ter uma ideia, para registrar uma aeronave, não é tão rápido na Internet. Eu cheguei até a recorrer ao senhor outro dia, quando um amigo queria o registro da aeronave dele já havia bastante tempo. Não porque eu fiz o pleito, mas não resta a menor dúvida de que adiantou. Mas, se ficasse pela Internet...

A Internet é boa, mas não resolve tudo. Eu acho que nós temos que ter as regionais como sempre tivemos, mesmo que seja pela Internet. Nós temos cinco regiões no País: Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste e Sul. Vamos deixar assim: mesmo que eles tratem pela Internet, mas lá, quem estiver na região Norte, para lá, porque qualquer falha eles estão próximos para ir lá como era antes. Se há um problema ou se pela Internet não deu

certo, tem que ir a Recife, tem que ir a São Paulo, tem que ir ao Rio. Eu acho que, se pensar em facilitar, vai ser melhor.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – Hoje a ANAC não tem como se estruturar de outra forma. Hoje a ANAC, em função da situação atual de efetivo, desenvolveu sistemas, desenvolveu processos. Ela tenta prestar o serviço da melhor forma possível. Alguns estão desenvolvidos, outros ainda não. Precisa melhorar a interface, precisa melhorar o entendimento do regulado. A ANAC entende que sim, e isso é um processo.

Então, hoje, a ANAC tem feito o que pode. O que seremos no futuro, numa agência nacional, aí vai depender realmente de quê? De sentar com os segmentos, como estamos sentando agora com o segmento de táxi-aéreo, exatamente para analisar as dificuldades do táxi-aéreo.

Nós queremos entender claramente, porque a nossa percepção é que existe uma série de maus entendimentos dos processos. E estamos entendendo também que a ANAC precisa adaptar processos e adequá-los a esses segmentos. E se há necessidade de descentralização, onde e quando esse mapa é um mapa que também é uma função da distribuição de serviços, da distribuição de demanda. Ou seja, existe toda uma relação em termos de planejamento estratégico, de custo-benefício, para poder se programar para isso.

Então a ANAC não tem absolutamente nada decidido com relação ao futuro, mas hoje essa é uma condição de contorno da ANAC. E como nós temos que continuar prestando os serviços de certificação dos quais dependem as demandas (interrupção do som), para nós é fundamental esse processo.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Como diz o Faustão, “está se virando nos trinta”, fazendo o que pode.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – Estamos brigando e fazendo o melhor possível e investindo fortemente nos sistemas automatizados realmente. Esta é a atual política administrativa da agência que a gente consegue implantar, Senador.

Relativamente à quinta pergunta, o senhor falou em mobilidade ou acessibilidade?

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Não, é como está o trabalho de integração entre ANAC, SAC e outros órgãos do Governo Federal com relação à mobilidade.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – A questão é de mobilidade urbana, ou seja, a questão da inserção dos aeroportos dentro da malha urbana e planejamento.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Embora seja uma pergunta que será mais específica, lá na frente, à Infraero. Mas a ANAC tem a ver também, de alguma forma, como o senhor colocou.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – A ANAC entra nas questões relativamente às relações com o meio ambiente e à parte de ruído, de mapeamento e tudo. O Decea entra nas questões de rampas, do espaço aéreo em torno disso. Agora, as questões de mobilidade

urbana, que envolvem governo estadual, governo municipal, elas transcendem e não estão no rol de competências da ANAC. Elas não estão realmente. Elas não fazem parte do processo da ANAC. Nós não temos nenhum envolvimento nessa parte de mobilidade urbana.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – A sexta é sobre...

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – Aviação geral.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – É.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – E todos os segmentos.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Se tem algum incentivo.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – Como eu tentei focar bem na apresentação, a aviação geral, para nós, tecnicamente, tem muitas faces. E são faces bem diferentes. Elas têm características diferentes e tudo. Então o que a ANAC tem? Tem grupos técnicos que tratam com cada um desses setores os assuntos que nós podemos desenvolver e que precisamos desenvolver dentro de uma escala de prioridades e da nossa capacidade de desenvolver.

Então nós temos a área de aviação experimental. A área de aviação experimental foi uma que quando a ANAC assumiu ela estava colapsando. Um processo de aeronave experimental demorava meses ou às vezes anos para ser aprovado, e a ANAC trabalhou conjuntamente, fazendo uma sinergia com a área de manutenção, onde cuidava disso com a área de certificação. Juntamos as duas coisas e hoje os nossos indicadores mostram que os processos levam dias. Então, essa parte foi conciliada, adequada. O que levou mais tempo de estudo foi essa interface de aeronave experimental com aeronave leve e com aeronave que nem experimental é, porque ela não é regulada.

Então, estabelecer o que é regulado, o que não é regulado, que tipo de regulação, o que se pode fazer, qual o estado da arte, como se faz o mundo, isso levou mais tempo para separar. Inclusive, antes de nós adotarmos a aeronave leve esportiva, foram feitas muitas discussões com os diversos segmentos, para poder encaixar o que era cada um dos setores. Então, o que está saindo da legislação agora, que vai envolver o RBAC 103, 104, vai influenciar no 91, é exatamente o remodelamento de todo esse setor, com uma visão do que são os segmentos não regulamentados, o que é avião experimental, o que é avião leve e o que é avião com certificação de projeto, de acordo com o RBAC 21. Existe essa visão.

Existe o segmento de aviação agrícola que, apesar de ser um serviço especializado, é outro mundo, e a aviação agrícola tem características que, em determinadas condições, quando o senhor está fazendo uma atividade, em rincões remotos deste País, o senhor precisa daquilo naquele momento, naquela hora; depois não adianta mais.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Até por questões climáticas.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – Até por questões climáticas, de momento e tudo. Então, é uma atividade que tem especificidades. A ANAC entendeu esse problema e o novo RBAC 137 vai permitir, vai fazer uma série de permissões, ou seja, uma série de

flexibilizações que absolutamente não reduzem a segurança de operação, mas fazem algumas flexibilizações compatíveis com o nível de risco da atividade. E o próximo passo de implantação, depois do RBAC 137, vai ser lidar com as questões características operacionais da operação agrícola, que, por ser uma operação de risco, tem envolvido e pelo crescimento também no Brasil, ela cresceu absurdamente... O Brasil hoje é considerado o maior mercado mundial de aeronaves agrícolas, maior que os Estados Unidos hoje; ou seja, virou a menina dos olhos dessas empresas internacionais que estão todas se instalando aqui por causa da venda. E nós percebemos também o quê? Um incremento de incidentes, de eventos nessa área e nesse setor. Então, a política tem que ser específica para essa atividade. Por quê? Porque um processo de fiscalização, por exemplo, numa aviação agrícola, em que o senhor voa em milhares de fazendas, em milhares de locais, tem certas limitações. Ele tem que ser um processo integrado de fiscalização, conscientização, mapeamento, minimizar riscos, para que na atividade venha realmente ter efeito qualquer ação. Uma ação fiscalizatória generalizada, por exemplo, não surtiria efeito nesse segmento. Então, cada segmento tem a sua especificidade.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Por exemplo, sobre helicópteros, o que a ANAC... A movimentação de helicópteros no País, principalmente ali com relação ao pré-sal, Rio... O que a ANAC ... Esses dias eu estive em São Paulo e lá fui cobrado sobre helicópteros, porque a gente fala muito em aviação, aviões, aviões, e de asa rotativa, como a ANAC, assim como o senhor explicou sobre avião agrícola, o senhor pode nos falar um pouco?

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – A parte de asas rotativas também tem sido objeto de um estudo. A ANAC está finalizando um estudo específico de asas rotativas sobre situação, mapeamento, riscos, incidentes, eventos, tipos de aeronaves, tipos de eventos, o que ocorre, qual foi o foco. Ou seja, a ANAC tem acompanhado esse processo, tem analisado e vai publicar um estudo específico que vai orientar as ações internas da ANAC em relação à operação desse tipo de segmento, que envolve todos os setores em termos de aeronavegabilidade, de operações, inclusive infraestrutura. Um dos aspectos mais sensíveis de infraestrutura da operação de helicópteros é a operação sobre São Paulo e Rio de Janeiro, seja por questões de operação em helipontos no centro cidade, questões de ruídos, questão de autorização, questão de densidade de tráfego. Essas são questões extremamente sensíveis. Então a ANAC está elaborando um estudo específico para a parte de helicópteros, para que possa orientar nesse sentido.

A ANAC também sabe que um dos grandes vetores para o crescimento desse setor é a indústria petrolífera. A ANAC está fechando com a Petrobras e a ANP estudos com relação a incentivos e possivelmente utilização de recursos do Prominp para treinamento de pessoal especializado para essa área, canalização de recursos para isso. Então, houve uma orientação da Secretaria de Aviação Civil com relação a isso. Existe um trabalho e a ANAC está fazendo a parte dela, que é exatamente viabilizar o processo de formação, que podem ser bolsas, podem ser incentivos de formação de escolas, perfil de formação de escolas, aprovação de escolas, nas quais o Prominp possa investir no segmento.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – A ANAC está preparando o pessoal para essa área, para fiscalizar, acompanhar, como é? Isso porque o volume é muito grande. Eu, já faz um bom tempo, fui a uma plataforma da Petrobras – se não me engano a P-27, P-28 – e pude perceber que o volume, já naquela época, dois anos atrás, era muito grande e aumentou mais ainda com o pré-sal, com isso, com aquilo. Então, a ANAC tem que estar muito atenta, com o pessoal em cima para acompanhar toda essa evolução, para que não se tenha acidentes nesse sentido.

O que me preocupa muito, Comandante Passos, eu sei do esforço, da seriedade, da determinação com a segurança – sobre isso a dúvida é zero –, o caráter dos membros da ANAC, mas me preocupa muito a falta de pessoal. A coisa está se avolumando e a ANAC está sem pessoal para acompanhar esse ritmo. Eu não sei aonde nós vamos chegar. Então, está na hora de a ANAC apresentar ao Ministério... Bom, no caso da ANAC, apresenta à SAC, mas a SAC é o planejamento. Precisamos de todo o povo... Olha que eu não sou um político de inchar a máquina; não é isso, não é essa a minha fala. A minha fala é no sentido de ter uma quantidade de pessoas para acompanhar esse volume. E se nós, o planejamento, o Governo Federal, não tomarmos providências nesse sentido, daqui a alguns dias ficaremos só na boa vontade da ANAC. Então, precisamos ter essa atenção. Nós vamos apresentar essa contribuição à ANAC, para que o Governo Federal amplie, não só em relação à ANAC, mas também com relação à Infraero... Como é que a Infraero vai fiscalizar esses leilões dessa forma? Como é que vão participar os seus atuais funcionários, se vão trabalhar no consórcio, se vão tirá-los para a fiscalização? Já são poucos, já são poucos, porque a maioria vai se aposentando e não se estão providenciando concursos públicos. Nós precisamos... O Brasil cresceu, principalmente nessa área da aviação. Então nós vamos contribuir nesse sentido.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – A ANAC está se preparando para esse processo. A percepção e a experiência mostram que o processo de fiscalização é importante. Agora, mais importante ainda é o processo de certificação. Esse é o mais crítico. Um processo de certificação bem feito e bem vigiado, com vigilância continuada, é muito efetivo, e quando entra com o processo de fiscalização.

Então, a ANAC tem focado fortemente nisso e aí envolve aquela questão da cultura, da cultura justa e da cultura dos novos processos. Para que haja processos robustos, tem que haver mudança de cultura e de investimento e, muitas vezes, existe um descompasso entre a regulação da ANAC, entre a certificação da ANAC e as práticas do mercado oriundas de um período em que se tinha um padrão de operação, um volume de operação, uma pressão de operação totalmente diferente, em que sistemas certificados eram diferentes. Então, são as duas coisas conjuntamente, sem dúvida alguma, que levam a um sistema de certificação.

Com relação às taxas aeroportuárias, nós temos a questão das taxas dos aeroportos e as taxas do tráfego aéreo. Taxas do tráfego aéreo são do Decea, não passam absolutamente pela ANAC, não são restabelecidas pela ANAC, nem nada. As taxas da infraestrutura aeroportuárias que são compradas...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Penso que a ANAC, como um órgão regulador, tinha que chamar para si, porque as taxas estão altas e aí os proprietários,

por exemplo, de táxi-aéreo não estão sabendo como resolver, deve avocar porque é um órgão regulador, normatizador. A idéia é essa.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – Senador, mas o Decea também é regulador.

O SR. PRESIDENTE (Vicentino Alves. PR – TO) – Sim, eu acho que o modelo é que está sobrepondo funções, porque, na ANTT – Agência Nacional de Transporte Terrestre –, eles avocam para si essa normatização. É com eles, não é nem lá no Ministério dos Transportes. É lá. Então, lá não há sobreposição. Nós vamos ter esse cuidado para definir direitinho, sugerir, para fortalecer a ANAC como agência. A finalidade da Agência é esta: exatamente regular o setor.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – Especificamente nesse caso do táxi-aéreo, foi um daqueles assuntos levados para a reunião e nós já temos uma reunião agendada com a Beta Aeris especificamente para entender exatamente o que está acontecendo. O que a ANAC precisa é entender o detalhamento de qual é a necessidade, qual é o problema específico. Isso que foi abordado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentino Alves. PR – TO) – É fácil: cada instituição cobra uma taxa. Bom, eu cobro tanto, outro cobra tanto, o outro cobra tanto e mata o empresário de táxi-aéreo. Para ter uma ideia, como eles nos disseram, as taxas são maiores do que os impostos. Quer dizer, não está certo. A reivindicação deles é justa. Então, olhe com atenção isso também.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – Estamos aguardando a apresentação, essa discussão. E pode ser encaminhado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentino Alves. PR – TO) – Parece até que sou proprietário de táxi-aéreo. Não. É porque a gente vê esses problemas e aqui que nós vamos procurar trazer para esse fórum para encontrarmos a solução.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA – Posso dar uma informação sobre a taxa? O problema das taxas é uma coisa bastante discutível e muito séria. Quando o Decea assumiu a cobrança das taxas, nós tivemos uma série de reuniões no Decea. E o Decea, para atender a aviação geral, porque há uma distorção muito grande... Um avião ultraleve, para sair de Jacareguapá e pousar no Clube Céu, ali do lado, ele paga um traslado de um avião normal, o que torna inviável. Esse é o berço da aviação civil.

Com relação ao Decea, ficamos lá três meses, comparecendo, e elaboramos uma tabela de taxas para os aviões: de 1.001 até 2.000 quilos, uma coisa mais acessível. Reunimos os segmentos em São Paulo; discutimos; foi debatido, e chegamos a um ponto comum. Quando estava pronta para ser aplicada essa nova tabela de taxas que tornaria os aviões mais leves, inclusive os aviões de táxi-aéreo, com uma taxa bem proporcional à capacidade do avião, a Receita Federal negou, dizendo que era renúncia fiscal e que o Decea não tinha competência jurídica para isso. Então, esse trabalho de três meses foi jogado para o espaço. Um detalhe mais sério, toda a ANAC, o Decea, a Infraero quem paga é o contribuinte. Nós pagamos a taxa aeronáutica, a taxa aeroviária e a taxa aero para manter esses órgãos gestores em funcionamento. Só que esse dinheiro não vai para o bolo da Receita. Esse dinheiro

vai para o Tesouro nacional, porque eles não têm conta bancária e eles são repassados para uns destinatários que o contribuinte pagou – não é que foi dado, não é verba -, o contribuinte pagou para ter esse serviço. Quando eles pedem o serviço, o Tesouro repassa – como eu mostrei na reunião que tive na Câmara Federal – o que é possível passar. Então um exemplo, só para vocês terem uma ideia, no tempo do acidente da Gol, eu trouxe do Tribunal de Contas o gráfico de seis anos. É mais ou menos um igual ao outro. Mas era assim: o Decea pedia R\$70 mil para poder arrumar radar, VOR que estava desativado, etc. O Tesouro liberava R\$35 mil, R\$30 mil e não repassava mais nada. Chegava ao fim do ano tinha arrecadado R\$1,100 bilhão. Aí o Governo Federal, passava o 31 de dezembro, compunha o superávit primário, e esse dinheiro ia para essa conta do Governo e zerava a conta do Decea, da ANAC e da Infraero.

Esse contingenciamento para mim tem outro nome: é roubo. Isso porque esse dinheiro não era do Tesouro. Era do contribuinte, para uso do contribuinte. Isso o Tribunal de Contas demonstrou claramente. Levamos esses gráficos para a Câmara avaliar e não aconteceu nada, continua sendo isso. O primeiro corte que o Governo Federal fez no orçamento, um dos primeiros foi o da ANAC. Vários *softwares* que a gente estava acompanhando, que estavam para serem instalados não puderam ser comprados pelo corte de orçamento; daí essa demanda.

Então, existem coisas que nós não podemos esperar serem desenvolvidas. A aviação é dinâmica. Nós não podemos parar; a aviação geral não pode parar; táxi-aéreo não pode parar. Tem que haver uma solução que atenda as necessidades momentâneas. Nós estamos parando tudo. Se a gente for esperar regulamentar tudo, não vamos chegar nunca a nada. Quanto ao Código Brasileiro de Aeronáutica, nós ficamos dois anos fazendo um trabalho de atualização dele. Um calhamaço assim! Foi um grupo de juristas que fez isso, convocado pela Câmara. Repentinamente, apareceu uma emenda que era para o estrangeiro poder trabalhar no Brasil. Quer dizer, tudo aquilo que foi feito foi jogado fora.

Então, vejam, são coisas que nós precisamos urgentemente viabilizar de uma forma mais rápida, porque a aviação é dinâmica. Ela não pode estar esperando. Se demorar muito, quando regulamentar, já é outra coisa, os aviões são outros, as exigências do piloto são outras, o avião tem outra exigência, é tudo diferente.

Qual é o critério, Passos, que a ANAC tem para distribuir as linhas regionais? Tem algum critério ou não? Se eu quero montar uma linha aérea regional para atender lá no Maranhão, qual é o critério que a ANAC tem para me autorizar ou não?

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – O critério é somente técnico.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA – Só técnico?

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – Não tem nenhum outro critério. A liberdade é total de operação. É isso que a lei prevê. Não existe nenhuma outra avaliação, exceto a técnica.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA – Nós observamos que a ANAC está engessada pela SAC. Evidentemente que o Diretor Passos não pode declarar isso aqui. Ele trabalha com o que ele tem na mão. Ele e outros órgãos. E não é nada. Eles estão

fazendo hoje das tripas coração para atender e não conseguem. A extinção dos escritórios regionais, Senador, tem um ponto positivo, porque havia uma venda de facilidade no tempo do Serac, inclusive. Então, era comum um piloto falar: “vou fazer no Serac três, porque no Serac quatro é difícil.” E isso não pode. Tem que ser uma coisa padronizada.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Mas essa cultura acabou. O Brasil hoje é completamente transparente. Para os senhores terem uma ideia, eu estou aqui como Senador da República, e se eu, porventura, cometer um deslize, eu fico sete anos para terminar o mandato e mais oito. Eu fico inelegível por quinze anos. Então, o Brasil é outro. Essa cultura acabou, por isso não é motivo. Hoje o Brasil é transparente. Cada ato que nós assinarmos aqui, de gabinete, é completamente transparente. E nós podemos ter isso nas regionais. Isso não existe mais no Brasil.

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA – Acho que o importante é que a atual aviação não é a aviação antiga. Os mecanismos de que dispomos hoje têm que ser muito mais... Não precisa inventar. É olhar como faz um grande país, que tem grandes problemas de tráfego.

Só que tem um detalhe, a FAA tem uma autonomia total. Ela não é submissa a nada, a não ser ao Governo Federal americano. Então não tem secretaria, não tem nada, a FAA é a agência reguladora e fiscalizadora. Ponto e basta.

É por isso que eu digo que tudo isso se resume ao que falei até agora: falta uma política nacional para a aviação civil brasileira.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Para concluir, só a última pergunta sobre a ANAC. É importante ressaltar, e quero deixar registrado aqui nas notas taquigráficas, para o nosso relator, o Senador Eduardo Braga, a necessidade de uma legislação no sentido de que nós possamos avançar com relação a certa independência, interligada naturalmente com a SAC. Não queremos isso, deixar de ficar interligada, mas sugiro ao relator que ele fortaleça mais a ANAC com as suas atividades, como o FAA americano, que acabou de ser dito aqui, precisamos fortalecer bastante a ANAC. A ANAC tem um papel importantíssimo na segurança da aviação no País, e ela tem que não ficar como está atualmente, na base do remendo, fazendo o que pode. Esse não é o nosso país, onde crescemos economicamente, somos a sexta economia do mundo. Temos que ter um planejamento no mínimo para 25 anos pela frente, e nos preparando para tal.

Portanto, deixo registrado ao relator, como sugestão, que elabore projeto legislativo no sentido de fortalecer a ANAC. Esse é um papel fundamental que a Agência exerce na questão da segurança de vôo. Portanto, conte conosco, comandante Passos.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – Senador Vicentinho, relativamente aos objetivos estratégicos da ANAC, à redução nos níveis de acidentes, mundialmente o que temos de indicadores de acidentes são do transporte aéreo. É relativamente ao transporte regular de passageiros. E nós viemos de um processo em que, em função dos acidentes no Brasil, tivemos um aumento enorme dos nossos indicadores. Então, esse foi o indicador utilizado pela ANAC. E por que esse foi o indicador? Porque esse foi o setor prioritário considerado na ANAC, quando

a gestão, em 2008, assumiu a diretoria, em termos no momento em que ocorria uma série de eventos. Então, foi esse o colocado.

E esse indicador foi atingido e continua baixando. Ou seja, estamos abaixo da média mundial. Estamos perseguindo uma média, para este ano, mais baixa ainda do transporte aéreo regular. Esse é do transporte aéreo regular.

Então, não é um indicador como um todo, porque não existem indicadores mundiais de aviação geral. O senhor não consegue, inclusive, nem em indicadores, por exemplo, de acidentes em certos países de anos anteriores e tudo. Não são coisas publicadas. Talvez o Brasil seja um dos únicos que publique da forma que fazemos.

Agora, o que a ANAC faz com os outros elementos? Claramente, para o transporte aéreo regular, estabelecemos processos, os regulamentos, estabelecemos tudo. E temos aí em processo, claramente, os indicadores se mexendo.

Na parte dos demais segmentos, o que estamos fazendo? Estamos estudando cada um dos segmentos. Então, o que hoje está evidente para nós? Táxi-aéreo especificamente. Os indicadores, no caso do táxi-aéreo, continuam estáveis. Agora, temos um crescimento na parte de instrução e temos um crescimento na parte de aviação geral privada, em geral, e na parte do uso agrícola. Isso está evidente para nós.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves PR – TO) – Inclusive hoje, parece que foi em São Paulo, teve mais um acidente com avião de aeroclube, escola. Vi pela imprensa, agora à tarde.

Quase coincide que, sempre quando temos uma audiência pública aqui, tem um acidente aéreo. É incrível, que nós não desejaríamos.

Faleceram os dois pilotos hoje. Nós queremos aqui, inclusive, registrar a nossa solidariedade aos familiares desses aviadores.

O SR. CLÁUDIO PASSOS SIMÃO – Então, nesse sentido, esse que era o indicador.

A política da ANAC em relação à segurança é: diagnóstico. Temos que ter um diagnóstico claro da situação de cada segmento para poder endereçar. Não tem como, na aviação geral, com esses diversos segmentos, ter uma única política que abranja todos esses setores, política técnica, em termos de segurança.

Então, a ANAC está avaliando, está acompanhando. E todas as ações internas estão focadas nessas diversas reuniões setoriais que a ANAC está promovendo.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE(Vicentinho Alves. PR – TO) – Antes de encerrar esta presente reunião, agradeço a presença de todos que até a esta hora estão conosco.

Comandante Sucupira, o senhor ainda deseja fazer alguma consideração final?

O SR. GEORGE WILLIAM CÉSAR DE ARARIPE SUCUPIRA – Acredito que o ponto marcante que chegamos à conclusão é que, embora exista uma série de pessoas empenhadas em devolver a este País uma condição de ter uma legislação atualizada, dinâmica, é exatamente o descaso que existe com relação a essa política nacional.

Os elementos todos estão à mesa. Temos a arrecadação. Temos o passageiro pagando, o dono do avião pagando, as companhias aéreas pagando as suas taxas, mas isso fica ao “Deus dará”.

Trabalhamos na Appa durante muito tempo para reduzir o custo da gasolina de aviação, equiparando à Cide da gasolina, à Cide do querosene de aviação, porque o Senador que fez o projeto de lei me confessou que esqueceu tinha avião à gasolina. Mas que não podia mudar sem que houvesse um projeto de lei.

Foi feito um projeto de lei. Vários companheiros de outras associações participaram, porque havia interesse da aviação agrícola, de uma série de pessoas, para que a gasolina fosse equiparada, o que significaria uma redução do custo do combustível de R\$1,10 no litro da gasolina de aviação. Depois de passar por todas as comissões do Senado, foi ao nosso Presidente e ele vetou a lei, porque disse que iriam colocar gasolina no automóvel.

Então, voltou ao Senado e temos que votar em pauta novamente, porque isso é um auxílio à aviação geral, à aviação agrícola, aos táxis-aéreos, que vai possibilitar um custo menor da hora de voo e até mesmo às escolas de aviação.

Quem voa com aviação com gasolina hoje, quem são? São aeroclubes, aviação agrícola, os táxis-aéreos que não têm ainda avião a turboélice. Então, é preciso que isso volte.

O consumo de combustível, de gasolina de aviação no Brasil é ridículo. É uma proporção de cinco milhões de litros para 15 bilhões de litros de querosene. Quer dizer, não arrecada nada. E até reduzir, zerar a Cide não seria nada para a arrecadação. Mas nós não pedimos nem isso. Pedimos apenas a equiparação da Cide ao querosene, porque quando foi feita a lei foi assim. Querosene de aviação: x. Querosene: outro preço. Gasolina: todas elas um preço só.

Então, o que acontece? Hoje, você paga na gasolina de aviação a mesma Cide que paga para um automóvel. Isso criou um aumento de custo que dificulta a vida dos aeroclubes. Fecharam aeroclubes. Dificulta o táxi-aéreo; dificulta a aviação agrícola; dificulta a aviação, de um modo geral.

É preciso, voltando agora para o Senado, que isso seja aprovado, porque passou em todas as comissões do Senado e apenas o apedeuta vetou isso aí, por uma questão de falta de informação, falta de assessoria, não sei o quê. E nós continuamos com a gasolina no preço que está. É preciso que isso seja colocado, porque é importante que o Senado volte a estudar esse veto e levante esse veto da gasolina universal.

Quero fazer desta Subcomissão um trampolim para que a aviação brasileira possa ter um meio de comunicação com o Congresso Nacional, que hoje é a única esperança que temos da solução política da aviação no Brasil.

Era só isso, Senador.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Obrigado, Comandante Sucupira.

Acaba de chegar notícia de que a Presidenta Dilma – já está nos *sites* – está substituindo o Líder do Governo. E, coincidentemente, deverá ser o Senador Eduardo Braga, que acabou de sair daqui – o motivo da ausência, talvez. Não sei se, de agora em diante, ele vai acumular as duas funções: Líder do Governo e Relator desta Subcomissão.

Portanto, a Subcomissão se sente feliz, este Presidente, com a ascensão do Senador Eduardo Braga. Porém, não deixando de reconhecer o trabalho exitoso que foi o do Senador Romero Jucá.

Antes de encerrarmos a presente reunião, convoco os Srs. Senadores para a próxima reunião, a realizar-se no dia 19 de março, segunda-feira, neste plenário, às 17 horas, com os convidados.

Teremos audiência pública com o Decea. Então, o Tenente-Brigadeiro-do-Ar Ramon Borges Cardoso, Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

Já ouvimos hoje a ANAC. Desnecessário ouvir membros da ANAC nessa audiência, muito embora aqui sugerido.

Convidamos o Coordenador do Curso de Ciências Aeronáuticas da Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Professor Wolmir Therezio Amado, que fará o contraponto da próxima reunião.

No mais, agradeço ao Comandante Passos, ao Comandante Sucupira, a todos os assessores, consultores, a todos que nos deram o prazer de estarem presentes aqui nesta reunião.

Está encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 17 horas e 13 minutos, a reunião é encerrada às 19 horas e 56 minutos.)



SENADO FEDERAL

SECRETARIA-GERAL DA MESA

**SECRETARIA DE COMISSÕES
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES
COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA
SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE A AVIAÇÃO CIVIL**

ATA DA 5ª REUNIÃO DA SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE A AVIAÇÃO CIVIL, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA, DA 54ª LEGISLATURA, REALIZADA EM 26 DE MARÇO DE 2012, SEGUNDA-FEIRA, ÀS 17 HORAS, NO PLENÁRIO Nº 13 DA ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA.

Às dezessete horas e vinte e cinco minutos do dia vinte e seis de março de dois mil e doze, no Plenário 13, da Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador **Vicentinho Alves**, Presidente desta Subcomissão, reúne-se a Subcomissão Temporária sobre a Aviação Civil da Comissão de Serviços de Infraestrutura, com a presença dos **Senadores Vital do Rêgo e Eduardo Braga**. Deixam de comparecer os demais Senadores. O Presidente declara aberta a Reunião e comunica a renúncia do Relator, Senador Eduardo Braga, e do Vice-Presidente, Senador Vital do Rêgo. O Presidente informa que o Senador Eduardo Braga se candidata a Vice-Presidência da Subcomissão, e designa o Senador Vital do Rêgo para ser Relator desta Subcomissão. O Presidente informa que foi encaminhada aos Senhores Senadores e a todos cadastrados no correio eletrônico da Subcomissão, pesquisa sobre a aviação civil, em formato digital, dos artigos das revistas semanais (Veja, Época, Isto é, Isto é Dinheiro e Carta Capital), dos jornais e notícias de sites da internet, compreendida no período de janeiro /2011 a março 2012. No mesmo sentido, informa que no dia 22/03/2012, foi encaminhada Pesquisa das Audiências Públicas de Comissões realizadas no Senado Federal que abordam o tema Aviação Civil. O Presidente registra a presença do Cmte Paulo Rogério Licati da Associação Brasileira de Pilotos de Aviação Civil – ABRAPAC; Cmte Guilherme Aberle, TRIP Linhas Aéreas; Cmte Victor Celestino, TRIP Linhas Aéreas e da Associação Brasileira de Empresas de Transporte Aéreo Regional; Major Márcio Vieira Mattos, Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CENIPA; Tenente Paulo Roberto Lima, Assessores Parlamentar da Aeronáutica;

Sr. Leobino Araújo, Assessor Executivo da Consultoria Umbelino Lobo; Sr. Georges Ferreira, Professor de Direito Aeronáutico da Pontifícia Universidade Católica de Goiás; Sr. Solimar José, Assessor Especial da Presidência da Empresa de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO. Comunica também o recebimento de duas mensagens do Presidente da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves - APPA, George William Cesar de Araripe Sucupira, informando que no próximo dia 28 de março a APPA completa 40 anos de existência e que o Brasil acaba de ser eleito a sede do Campeonato Mundial de Balonismo, eleição esta realizada ontem na Lituânia. O campeonato será em São Carlos, em julho de 2014. O Presidente informa que esta subcomissão enviará ofícios para todos os estados brasileiros no sentido de colher dos governadores e suas equipes de secretários o Plano Aeroviário de cada estado. O Presidente convida a tomarem assento à Mesa os Senhores expositores: **Fábio Faizi Rahnemay Rabbani**, Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária da Agência Nacional de Aviação Civil – [ANAC](#); **Luiz Kavumi Miyada**, Assessor da Diretoria de Aeroportos da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – [INFRAERO](#); **Cláudio Jorge Pinto Alves**, Professor Titular do Departamento de Transporte Aéreo do Instituto Tecnológico de Aeronáutica – [ITA](#); **Rui Thomaz de Aquino**, Membro do Conselho Internacional de Aviação Executiva – IBAC; e **José Henrique Gracioso Moraes**, Empresário e Piloto Comercial Sênior. O Presidente concede a palavra ao Senador Vital do Rêgo. O Presidente comunica que a presente Reunião destina-se a debater o Plano Estratégico para a malha e sítios aeroviários federais, em atendimento ao Requerimento nº 1/2012–CISTAC. A seguir, concede a palavra aos expositores. Às dezoito horas e cinqüenta e um minutos, assume a Presidência o Senador Vital do Rêgo, sendo reassumida pelo Senador Vicentinho Alves às dezoito horas e cinqüenta e cinco minutos. O Presidente faz questionamento aos expositores. Os participantes respondem às perguntas e fazem as considerações finais. O Presidente propõe a dispensa da leitura da ata da 4ª Reunião, que é dada como lida e aprovada. O Presidente convoca os Senhores Senadores para a próxima Reunião desta Subcomissão, a realizar-se no dia nove de abril, segunda-feira, neste Plenário, às dezessete horas, com os convidados: Representante do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CENIPA; Sr. David Da Costa Faria Neto, Superintendente de Segurança Operacional da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; Sr. Ronaldo Jenkins de Lemos, Diretor Técnico do Sindicato Nacional de Empresas Aeroviárias; Sr. Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino, Diretor de Aeronavegabilidade da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; Sr. Álvaro Luiz Miranda Costa, Superintendente de Segurança Aeroportuária da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às vinte horas e quarenta minutos, lavrando eu, José Alexandre Girão Mota da Silva, Secretário desta Subcomissão, a presente Ata que, após lida e aprovada,

será assinada pelo Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

Senador **Vicentinho Alves**

Presidente



SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

Sub Aviação Civil/ – CI (5ª Reunião)

26/03/2012

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Boa tarde a todos e a todas que aqui se encontram, na nossa Subcomissão de Aviação. E, particularmente, a nossa saudação aos profissionais da imprensa que cobrem esta subcomissão.

Declaro aberta a 5ª Reunião da Subcomissão Temporária sobre a Aviação Civil, da Comissão de Serviços de Infraestrutura, da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura.

Temos aqui alguns comunicados que passarei a ler antes de chamarmos os nossos ilustres convidados.

Conforme decisão desta Presidência ocorrida na 3ª Reunião, informo que no dia 13/03/2012, presente o Senador Vital do Rêgo, este, por acordo com o Senador Eduardo Braga, passa a ser o relator e o Senador Eduardo Braga passa a ser o nosso Vice-Presidente. Isso feito de comum acordo.

Portanto, meu caro relator, conforme decisão desta Presidência, ocorrida na 3ª Reunião, informo que no dia 13/03/2012 foi encaminhada aos Srs. Senadores e a todos os cadastrados no correio eletrônico da subcomissão, pesquisa sobre aviação civil, em formato digital, dos artigos das revistas semanais *Veja*, *Época*, *IstoÉ*, *IstoÉ Dinheiro* e *Carta Capital*; e dos jornais e notícias de *sites* da Internet, compreendida no período de janeiro de 2011 a março de 2012. No mesmo sentido, informo que no dia 22/03/2002 foi encaminhada pesquisa das audiências públicas de comissões realizadas no Senado Federal que abordam o tema “Aviação Civil”.

Comunico também o recebimento de duas mensagens do Presidente da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves – APPA, George William César de Araripe Sucupira, informando que no próximo dia 28 de março a referida entidade completa 40 anos de existência e que o Brasil acaba de ser eleito como sede do Campeonato Mundial de Balonismo, em eleição realizada ontem na Lituânia. O campeonato será em São Carlos, em julho de 2014.

Informamos também que esta subcomissão enviará ofícios para todos os estados brasileiros no sentido de colher dos governadores e suas equipes de secretários o Plano Aeroviário de cada estado, para que os tenhamos também aqui na nossa subcomissão e

possam ir às mãos do nobre relator, Senador Vital. E, naturalmente, farão parte do relatório de planejamento da aviação para o País.

Antes de iniciarmos a pauta de hoje, convido para tomar assento à mesa os seguintes senhores: Sr. Fábio Faizi Rahnemay Rabbani, Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, representando o Diretor-Presidente da Anac, Marcelo Pacheco dos Guarany's.

Convido também o Sr. Luiz Kavumi Miyada, Assessor da Diretoria de Aeroportos da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária, Infraero, representando o Presidente da Infraero, Antonio Gustavo Matos do Vale. Seja bem-vindo.

Convido o Sr. Cláudio Jorge Pinto Alves, Professor Titular do Departamento de Transporte Aéreo do Instituto Tecnológico de Aeronáutica – ITA. Seja bem-vindo.

Convido também o Sr. Rui Thomaz de Aquino, Membro do Conselho Internacional de Aviação Executiva, Ibac.

Convido o Comandante José Henrique Gracioso Moraes, Empresário da Aviação Civil e Piloto Comercial Sênior.

Eu quero registrar as presenças...

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Somente para registrar as presenças, caro Senador Vital.

Eu quero registrar a presença do Comandante Paulo Rogério Licati, da Abrapac.

Podem se sentar aqui, mais próximo, caso desejem, para participar mais de perto.

Eu cumprimento Guilherme Aberle, da Trip Linhas Aéreas.

Todos os que eu for cumprimentando sintam-se à vontade caso queiram se sentar mais próximo.

Eu cumprimento também o Victor Celestino, da Trip Linhas Aéreas e da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Aéreo Regional.

Eu cumprimento Márcio Vieira de Mattos, do Cenipa, Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.

Eu cumprimento o Tenente Paulo Roberto Lima, Assessor Parlamentar da Aeronáutica.

Eu cumprimento Araújo, Assessor-Executivo da Umbelino Lobo – Assessoria e Consultoria.

Eu cumprimento Georges Ferreira, professor Georges, um grande conhecedor da área, professor de Direito Aeronáutico, da PUC de Goiás.

Eu cumprimento Solimar José, Assessor Especial da Presidência da Infraero.

Com a palavra o Senador Vital do Rêgo, relator desta subcomissão.

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Sr. Presidente, senhoras e senhores convidados para esta reunião, inicialmente gostaria de transmitir o meu orgulho e a minha satisfação em fazer parte desta subcomissão mais uma vez, agora na condição de relator dos seus trabalhos. Esta decisão partiu da impossibilidade do nosso relator escolhido, Senador Eduardo Braga, tendo em vista as suas múltiplas atividades na condição de Líder do Governo no Senado, de fazer face às iniciativas que esta subcomissão terá de tomar, como vem fazendo em diversas reuniões havidas. E V. Ex^a tem se esmerado em convidar ilustres autoridades, como essas que hoje compõem o quadro desta reunião, exatamente por força da importância do trabalho e dos fins que objetiva a subcomissão.

O Senador Eduardo Braga me procurou para fazer uma alternância de escala nesse voo. Eu deixo de pilotar com V. Ex^a na condição de seu vice ou seu copiloto, posição óbvia que vinha ocupando, e passo a relatar, ser mais ou menos um engenheiro de voo, que terá de fazer planilha de todos os dados e defender o que aqui a subcomissão deverá, de forma democrática, votar.

Para mim, Senador Vicentinho, em qualquer missão entre as quatro, de ser piloto, engenheiro de voo, copiloto ou passageiro, eu estaria muito bem arrumado, porque a causa é bastante nobre e haveria de me dedicar de igual monta.

Hoje, por força regimental e para facilitar, legalizando a indicação do Senador Eduardo Braga, eu tenho de declinar oficialmente da 1^a Vice-Presidência, ou da Vice-Presidência da Subcomissão, o que faço agora, para que V. Ex^a tome efetivamente os necessários procedimentos. A partir desta proclamação, V. Ex^a convoca uma reunião para tratar especificamente da escolha do Vice-Presidente, que por indicação comum tornar-se-á o Senador Eduardo Braga.

Prometo, com o apoio indispensável da consultoria e da nossa assessoria, continuar o serviço, não sei se com o brilho que Eduardo faria, mas com o mesmo esforço, certamente. Vamos, aqui, dentro daquele calendário que já foi votado, idealizado por V. Ex^a, oferecer tanto um relatório preliminar quanto um relatório definitivo, para que possamos efetivamente ter um modelo novo de aviação no Brasil que não alcance apenas ou tão somente a aviação comercial, mas se estenda a outros tipos de aviação que estão muito esquecidos das nossas preocupações governamentais.

Por isso, faço essa preliminar declaração, como relator, dizendo da minha satisfação e alegria agora sendo seu engenheiro de voo.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Muito bem, meu caro Senador Vital. Muito embora estivéssemos bem representados na relatoria pelo Senador Eduardo Braga, agora pesa sobre ele mais tarefas na condição de líder do Governo da Presidenta Dilma

aqui na Casa. Ele prontamente, entendendo a dificuldade de estar presente de forma permanente em nossa Subcomissão, abriu mão para V. Exª na condição de relator.

Muito bem, nós acatamos a renúncia da vice-presidência, e já designo V. Exª como relator. E, caso haja quórum, ainda hoje, vamos proceder à eleição do novo vice-presidente.

Conheço muito a forma de V. Exª trabalhar porque fomos colegas da Câmara e, coincidentemente, V. Exª foi presidente de uma CPI sobre morte de crianças indígenas por subnutrição, e eu fui seu relator. Graças a Deus, percorremos o Brasil e podemos apresentar um relatório e de uma forma quase que única na Câmara. Pela primeira vez em uma CPI é aprovado um relatório por unanimidade dos parlamentares. E a crítica, vamos dizer assim, da imprensa nacional foi de forma positiva. Portanto, temos a alegria de dizer que demos a contribuição ao País.

Esperamos ainda ver criada agora, na gestão da Presidenta Dilma, aquela nossa Secretaria dos Povos Indígenas ligada diretamente à Presidência da República, porque, aí sim, os povos indígenas terão uma atenção especialíssima, no mesmo nível da Secretaria Nacional da Mulher, do Negro, que tanto a gente tem lutado, e V. Exª contribuiu muito para isso.

Tenho convicção, portanto, que nós haveremos de, no final deste ano, aqui reafirmo, apresentar à Presidenta Dilma e ao País um planejamento para a aviação no Brasil. Esta subcomissão é estritamente técnica, vamos levar neste caminho, para que possamos efetivamente, e mais uma vez quero reafirmar, detectar os problemas e apontar as soluções em todas as esferas da aviação no País.

A presente reunião destina-se a debater o plano estratégico para malhas e sítios aeroviários federais em atendimento ao Requerimento nº 01/2012, que estabelece a realização de um ciclo de audiências públicas para discutir políticas públicas para a aviação civil brasileira.

Informo que, para melhor andamento dos trabalhos, vamos conceder o tempo necessário naturalmente dentro da economicidade que for possível, mas não vamos inicialmente estabelecer um tempo. O que é importante é a gente ouvir cada palestrante. Portanto, composta a Mesa, concedo a palavra ao Sr. Fábio, Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária da Agência Nacional da Aviação Civil. Fábio já é nosso amigo, inclusive tivemos uma reunião, semana passada, na Anac, para resolvermos o problema da cidade de Araguaína.

Cumprimento também a Ilma, nossa Assessora Parlamentar, eficiente e competente, da Anac.

Portanto, V. Sª tem a palavra.

O SR. FÁBIO FAIZI RAHNEMAY RABBANI – Obrigado, Senador.

Boa tarde a todos.

Primeiramente, queria parabenizá-los pela iniciativa. Qualquer desenvolvimento de projetos, estudos, realmente tem que envolver e ouvir todos os segmentos. Entendo que esta Subcomissão está trabalhando neste sentido. Então, parabenizo também essa forma de trabalho, essa forma de ouvir e escutar todos os setores.

Obviamente, no trabalho e nas responsabilidades que a Anac tem, vou tentar ser bastante específico quanto às nossas atribuições e tentar focar mais nos aspectos de infraestrutura, que terminou sendo nosso *métier*, pelo menos na parte de infraestrutura na Anac.

Nessa apresentação vou tentar ser bem sucinto, mas a intenção é realmente tentar constituir nas considerações finais só uma ideia do que a gente poder vir a debater, independente de como a gente vier a tratar nesta reunião ou ao longo das próximas reuniões do ciclo, é interessante que a gente tenham em mente o que a gente for considerar no final.

Basicamente vou passar rapidamente por algumas coisas de que, até acredito, vocês já estejam cientes, já que esta não é a primeira reunião da Subcomissão, mas tratando do panorama geral, passando pelo papel da Anac, e como nós entendemos que atuamos nos trabalhos do setor de aviação, e entrando mais especificamente na questão de infraestrutura, tentando abordar o que nós, no papel de reguladores, identificamos como cruciais, aquilo que muitas vezes termina sendo o maior entrave dentro do desenvolvimento da malha.

Então, essa questão do panorama geral, por favor.

Na questão dos aeródromos brasileiros. A gente está num momento de transição, obviamente estamos passando pela concessão de alguns aeródromos. Esse panorama já prevê a concessão desses últimos três aeroportos, para não complicar a transição, explicando a transição. Essa é a ideia. Nós temos um segmento concentrado de aeródromos civis, que perpassam até 720 aeródromos de uso público, dos quais 87 estão sob administração da União e entre eles, dentro desses 87, nós temos cerca de 96% do tráfego regular.

Com essa transição, nós teremos 62 aeródromos sendo administrados pela Infraero, 21 pelo Comando e quatro sendo delegados à iniciativa privada. É importante também mencionar esse universo...

Perdão, só retornar, por favor.

Nós temos um universo de cerca de 630 aeródromos que estão sob a responsabilidade de Estados e Municípios, eles têm um universo muito menor de tráfego.

Por favor.

Acompanhando a evolução do transporte aéreo, nós estamos vendo um crescimento realmente vertiginoso do tráfego aéreo no País e que se destaca em relação a qualquer outro país do mundo. A média no Brasil está atingindo, nos últimos sete anos, oito anos, tem atingido taxas de quase 120% enquanto o mundo cresceu cerca de 40%. Nos últimos dois anos, nós observamos um crescimento de mais de 20% ao ano.

E, no tratamento das localidades atendidas, é importante entender este gráfico, a gente realmente está mantendo um atendimento de voos com regularidade, lembrando que não implica só em voos regulares, mas localidades que apresentam certa frequência de voos remunerados. E nesse caso, ainda o Brasil está se mantendo com a quantidade de cidades que entram e saem, há entradas e saídas de voos regulares, isso termina se mantendo estável. A gente está mantendo uma média de 130 municípios que estão sendo atendidos com certa frequência.

Os aspectos legais que tratam, que a Anac trata. Primeiro, a questão da missão da Anac, é importante mencionar, sempre importante enfatizar a responsabilidade deste órgão, desta entidade, é promover a segurança e a excelência do sistema de aviação civil de forma a contribuir para o desenvolvimento do País e o bem-estar da sociedade brasileira.

Nos aspectos de responsabilidade, aí a gente vai entrar e aí fica limitada a explanação que a gente vai fazer aqui, mas é importante também ter essa visão do regulador. A Anac, nesse papel regulador e fiscalizador, sempre tem que buscar a melhoria do atendimento e interesse do público.

Por favor.

Nos aspectos regulatórios, que nós tratamos, primordialmente a segurança tem que sempre estar no topo. E, obviamente, a segurança operacional, segurança que envolve também atos de interferência ilícita, as relações urbanas de meio ambiente, que dizer, a infraestrutura aeroportuária, como ela está inserida naquele contexto dos municípios, e como está no planejamento municipal, planejamento municipal. Outro aspecto importantíssimo é a capacitação do pessoal envolvido no sistema. E por fim, a qualidade do serviço que é prestado a todos usuários e clientes do setor.

Mais especificamente na questão da infraestrutura aeroportuária, obviamente, nós tratamos sempre com margem. O setor de aviação civil possui margens maiores do que aquelas com que a gente está familiarizado em outros setores: transporte terrestre, ferroviário, rodoviário, enfim, ele termina permeando algumas, tendo brechas, não, perdão, tendo fatores de proteção menores do que os da aviação. Então a gente é muito cuidadoso nesse aspecto. E algumas vezes nós somos muito criticados nesse aspecto também.

O que é importante mencionar? Como é que deve ser tratada, como é que deve ser considerada relação dos operadores, aí eu falo operadores aeroportuários, operadores aéreos na proteção ao sistema de aviação civil? Vamos pegar um exemplo na questão de segurança. Obviamente, o operador sempre é aquele que dispõe de mais recursos, é aquele que consegue, pelo menos, acompanhar no dia a dia as operações. Ele sempre vai ser o primeiro nível de proteção, o primeiro nível de segurança do sistema. Isso é importantíssimo, isso é importante que sempre nós tenhamos que tentar enfatizar.

O Sr. Senador comentou, semana passada nós estávamos conversando com operador de Araguaína, e é uma situação clássica, a gente tentar explicar e deixar claro que o operador é o primeiro a entender que o aeroporto dele pode ou não, por exemplo, ter

limitações, e que é importante que ele busque uma forma de mitigar qualquer risco que esteja associado as suas operações.

Obviamente, o regulador tem que estar lá, e o regulador não pode se omitir de qualquer forma em relação a qualquer coisa, mas é importante saber que o primeiro nível de proteção realmente é o operador e o regulador, obviamente, tem que estar lá, para garantir que aquilo esteja sendo cumprido. É por isso que nós temos requisitos, nós temos procedimentos de fiscalização, e o regulador termina agindo às vezes na falha, às vezes é falha de mercado, às vezes são falhas técnicas que terminam sendo associados a algum risco.

Mais especificamente quanto à questão de infraestrutura, primeiro, na relação da infraestrutura com a malha. Com o advento da Lei da Anac, em 2005, isso já havia mudado, quer dizer, existe uma liberdade para que os operadores aéreos busquem os mercados que sejam mais adequados para o seu planejamento. Obviamente, é necessário que a infraestrutura que está lá disponível seja adequada para comportar esse tipo de transporte. O art. 48 da Lei da ANAC já atestava isso.

Obviamente, quando você tem limitações de infraestrutura, esse não cumprimento termina acarretando, muitas vezes, as restrições operacionais. E o que nós, sob a ótica, de novo, do regulador, percebemos? Muitas vezes essa limitação, seja técnica, seja de recursos financeiros, às vezes, impede esse desenvolvimento da malha. Nós identificamos muitas vezes o problema, obviamente, como fiscalizadores, caso o operador não tome uma ação, o regulador termina sendo impelido a fazer, mas nós percebemos que essa limitação muitas vezes afeta, quer dizer, a intenção, a boa intenção do operador, no caso aeroportuário, ele muitas vezes fica na intenção. E é importante que isso comece a se desenvolver. Nós temos que buscar meios é importante pensar no planejamento estratégico, como tratar disso.

Outra coisa que também não permeia necessariamente o setor de aviação, que foge um pouco do aspecto de controle do regulador e até muitas vezes do próprio operador são as falhas na integração de um programa desenvolvimento urbano. Nós temos um professor que conhece muito bem isso. A integração modal, como ela é tratada, como tem que ser desenvolvida, a relação do desenvolvimento aeroportuário com a relação do desenvolvimento urbano no seu entorno, isso é crucial para que você garanta que o transporte aéreo não seja um empecilho para o desenvolvimento de uma região e sim um fator multiplicador, um fator de crescimento.

Então, nós sempre temos tratado com questões de impacto ambiental, mas também nós temos que visualizar e vislumbrar esse programa de mobilidade, que garanta acessibilidade nos aeroportos brasileiros. Até hoje, salvo engano, acredito que Porto Alegre deve ser o único aeroporto de grande porte do País que tem um acesso ferroviário, mais ou menos, acho que tem quase um quilômetro, eu já peguei aquela passarela com frequência. Então a gente tem que pensar de forma integrada nesse sistema. Isso é importante, isso se for para trabalhar com diretrizes nesse momento em que se está elaborando um planejamento, é importante pensar nisso também.

Por favor.

E, aí, eu vou entrar mais especificamente no que a gente observa no dia a dia. Isso aqui são exemplos, mas são exemplos reais. Todos os dias nos deparamos com essas situações e são aspectos críticos com que a infraestrutura aeroportuária se depara. Vou fazer menção a alguns aspectos, vou só colocá-los como se estivessem listados, mas é importante que saibam que realmente isso representa a maioria dos problemas com que nos deparamos nas nossas ações de fiscalização

Quanto à questão do pavimento da pista de pouso e decolagem, obviamente ela tem uma função crucial e, se não estiver adequada, vai ter sempre problema de controle direcional da aeronave ou até da própria capacidade de frenagem dela. Isso é crucial e é importante que se saiba que sempre estamos nos relacionando com aeronaves de 50, 60 toneladas, operando a 200 quilômetros por hora numa pista. Então, é absolutamente um aspecto muito sensível das operações e muitas vezes nós nos deparamos com limitações nesse aspecto.

Questão da cerca patrimonial. É interessante como muitos operadores não veem isso como uma responsabilidade crucial, mas, para quem é operador aéreo, especialmente empresas que operam em aeroportos menores, entendo que o risco que existe em uma operação, quando se tem acesso de pessoas e animais dentro da pista, é muito grande. Posso estar enganado, mas acredito que os senhores que trabalham com o segmento de táxi aéreo se deparam com isso com uma certa frequência. Então, é importante também e é algo com que nos deparamos muito. Vemos o quanto o operador não percebe que aquilo é uma coisa crucial para as operações. A própria proteção do entorno envolve aspectos não só da própria Anac, mas do Decea – Departamento de Controle do Espaço Aéreo, que envolve as zonas de proteção, aquelas rampas de proteção, de aproximação e decolagem de aeronaves. Toda a ocupação no entorno, naturalmente um aeroporto atrai atividades econômicas, atrai desenvolvimento em seu entorno, mas isso tem que ser controlado em algum nível.

Percebemos que, ao longo do tempo, esse desenvolvimento muitas vezes não foi controlado, principalmente pelos órgãos municipais e estaduais. Hoje vemos situações que são muito complicadas de se reverter.

Outro aspecto que também é crucial. Recentemente, a resolução que trata de resposta a emergência teve seu prazo concluído e alguns aeroportos, acredito que de Minas, tiveram alguns problemas de que estão tratando agora, mas resposta a emergência é uma coisa crucial, não pode ser falha. Não podemos tratar disso como uma exceção. Quando ocorre algum incidente, a gente tem que ter um aeroporto pronto para receber e responder a alguma ocorrência. Essa é uma questão em que martelamos com frequência. Nós nos deparamos com problemas com frequência nesse sentido também.

Assuntos que envolvem a questão de controle de acesso. O Brasil ainda é um País com relações diplomáticas boas no mundo. Enfim, temos ainda uma condição positiva nesse sentido, mas não podemos relaxar porque, queira ou não, o transporte aéreo faz parte de um sistema mundial, e o interesse de todos os setores é garantir essa segurança, seja contra pessoas que possam fazer alguma coisa ou agir de alguma forma a penalizar o transporte em si – no caso, ter acesso a dispositivos que possam afetar as aeronaves durante a operação –, seja contra pessoas que tenham más intenções. Então, a gente tem essa questão

de controle de acesso muito equiparada aos níveis internacionais, que tentamos manter, porque, queira ou não, a gente faz parte de uma malha mundial e não só brasileira.

Por fim, o aspecto que considero crucial, que é a capacitação em si dos operadores aeroportuários, os administradores. Vejo a equipe da Trip aqui e sei o quanto eles tentam trabalhar isso, especialmente quando se trabalha com uma malha que atender aeroportos menores, regionais. Eles têm com frequência e é importante tentar buscar um meio de capacitação, que é crucial para trabalhar no planejamento. Só o investimento em si não resolve; muitas vezes é necessário capacitar, fazer o operador se entender como responsável pela segurança das operações, ele é o primeiro nível. Novamente voltando ao primeiro desenho, ele é primeiro nível que garante a segurança, é ele que está lá todo dia, é ele que consegue achar soluções para garantir as operações.

No nível técnico, notamos que há, muitas vezes, uma falha de entendimento dos administradores.

Nos aspectos da infraestrutura, a Anac tem uma série de ações de que já trata, que já são inerentes a sua atividade. Vou mencionar algumas mais recentes, algumas que já são corriqueiras, para dar uma ideia geral do que se está trabalhando.

Nos aspectos de fiscalização, a gente já faz alguns trabalhos de monitoramento, que envolvem as condições de atrito e macrotextura, as condições de infraestrutura das sessões de contra incêndio, de respostas à emergência e também o monitoramento das ocorrências de perigo aviário em conjunto com Cenipa.

Já nas atividades de inspeção *in loco*, a gente já trabalha com algumas que são programadas, aeroportos que já vêm sendo acompanhados no dia a dia e que já têm uma programação específica, porém, também nos tratamos desde boletins de ocorrência, que acusam algum problema que não havia sido identificado no acompanhamento por parte da Anac, e também com relatórios de prevenção, porque, muitas vezes, os operadores aéreos acusam algum problema de infraestrutura e vice-versa, operadores aeroportuários que podem acusar algum problema na operação de um operador aéreo.

É importante falar agora de algumas ações de regulação. Essas são as mais recentes que estão sendo trabalhadas na Anac na parte de infraestrutura. A Anac há algum tempo já trata muito especificamente das condições de infraestrutura portuária, quer dizer, fisicamente como está montado o aeroporto, como ele está sendo tratado, e agora a gente já está saindo com o regulamento novo que trata especificamente das operações aeroportuárias. Quer dizer, são requisitos que tratam de como o operador tem de tratar o seu dia a dia: o que ele tem de respeitar, o que ele deve observar. Isso já está consagrado internacionalmente, agora nós tratamos de regulamentar isso dentro do escopo nacional.

A questão da resposta à emergência já está sendo revisada. Quer dizer, a Anac vem, continuamente, tentando tratar desses pontos, buscando flexibilizar o máximo possível, garantindo a segurança. Isso não pode ser nunca omitido. Mas, obviamente, nós fazemos análise de risco, procuramos fazer estudos e fazer esse acompanhamento para buscar um meio de adequar os requisitos à nossa realidade. Mas estamos cientes das limitações que

existem em diversos setores, em diversas regiões do País, mas nunca nos omitindo da segurança. Vimos trabalhando nessa questão de resposta à emergência.

O assunto específico também de Araguaína, a questão de controle e monitoramento de macrotextura, a Anac já vem trabalhando nesse regulamento. A gente está com um regulamento novo, inclusive o caso de Araguaína já é uma aplicabilidade desse regulamento que está saindo agora, em que a gente vem tratando de forma mais racional, até para onerar menos o operador, no caso de operações específicas. Ele termina englobando principalmente na operação de análise a jato, na reação turbojato, enfim.

Nós estamos com mais um regulamento, deve estar saindo em breve, que estabelece os critérios para o operador aeroportuário monitorar e controlar os riscos aviários. Esse regulamento virá associado a uma instrução, que trata justamente como o operador deve fazer sua análise de risco e tratar situações que acusem algum risco às operações.

Já na questão de fomento à capacitação, no ano passado, a Anac promoveu eventos de conscientização, que foram chamados de ação nacional, que, salvo engano, eles passaram por cerca de 12 Municípios. Isso são atividades muito mais de conscientização, que envolveram ex-operadores aéreos, operadores aeroportuários, prestadores de serviços auxiliares, no intuito de conscientizar, a gente não está fazendo treinamento específico, mas tentando fazê-los sentir parte de um sistema.

Recentemente nós tivemos mais um curso, que trata de gestão e segurança operacional, em que foram convidados diversos operadores aeroportuários, desde Infraero até não Infraero também de Estados e Municípios.

A Anac também vem trabalhando com equipes que tratam especificamente da questão de segurança contra atos de interferência ilícita. Hoje, a Anac certifica algumas instituições que fazem treinamento dessas pessoas. Mas agora nós estamos tomando um cuidado maior de fazer auditoria nesses centros de instrução, para garantir que a qualidade do treinamento seja adequada. Isso a gente já está com o planejamento (deixe-me pegar o último item, que eu perdi).

Por fim, isso aqui é importante também, já está previsto na regulamentação nova que trata de resposta à emergência. Muitas vezes a Anac vem sendo questionada sobre as instituições que realizam treinamento de bombeiros que atuam em aeroportos. Hoje, basicamente, a diretoria de engenharia da Aeronáutica e a própria Infraero estão capacitados de fazer esse treinamento. Com essa nova regulamentação, nós estamos esperando certificarem uma série de instituições, organizações de ensino, para fazer esse treinamento. E aí a gente vai realmente tirar mais um pouco esse gargalo que pode existir no treinamento, na capacitação de pessoas que tratam de resposta à emergência.

A consideração final é só um desenho para a gente pensar de forma bem simplificada. É importante que pensemos que planejamento não envolve só investimento. Investimento por si só não se sustenta. O trabalho tem que envolver a capacitação, tem que envolver o entendimento de todos os responsáveis pelas operações, pelo próprio órgão regulador, qual o seu papel nas atividades do sistema.

Isso tem que ser sustentável ao longo do prazo. Não adianta pensar: vamos fazer um investimento, não vamos ter um programa de manutenção, não vamos ter um programa de integração modal, de integração com o Município.

Então, essa consideração final é basicamente para deixar essa imagem na cabeça. Quando a gente começar a pensar nessa iniciativa bastante louvável é bom a gente pensar nisso. Não vamos pensar só em um programa de investimento, mas vamos pensar em um programa que perdure, que se sustente ao longo do tempo.

Então, era isso que eu queria transmitir, uma visão geral.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves PR – TO) – Muito bem, Fábio.

Concedo a palavra ao Sr. Luiz Miyada, Assessor da Diretoria de Aeroportos da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero.

S. S^a tem a palavra.

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – Sr. Presidente, obrigado.

É uma satisfação estar de volta à audiência, vamos ver se a gente consegue transmitir algumas preocupações, indicações, lógico, bastante focadas em cima da atuação da Infraero. Vou antecipar minhas escusas, talvez eu seja repetitivo com algumas coisas que o Fábio passou e, de repente, não seja tão abrangente como a assistência gostaria, mas vamos estar disponíveis.

Rapidamente, a montagem que a gente fez para os propósitos da subcomissão.

Por favor.

Passagem rápida na organização dessa apresentação.

Muito rápida em termos de contextualização. Aí, talvez, vá uma leitura bastante pessoal, mas válida, colocando a Infraero nesse contexto do sistema aeroportuário brasileiro e alguns comentários do que vem pela frente.

Por favor.

Aí, talvez os colegas Rui e João Henrique estejam focando mais a questão da aviação regular, mas talvez seja o viés razoável que se comente.

É tradicional, está certo? Preocupação muito presente nessa relação de consumo. No fundo, o serviço tem algumas peculiaridades. A percepção ao consumir a qualidade, você percebe quando vivencia o atendimento.

Na aviação, o fator crítico é tempo.

E a questão dos horários. Isso é alguma coisa que a gente sempre busca até para motivar os colegas, operadores de infraestrutura, a relevância da questão de horários. É o que a gente diz, além de característica de tal produto é uma promessa de entrega de tal

produto, é o voo para São Paulo das 10 horas. E, se não se cumpre às 10 horas, é sempre uma perda de qualidade.

E também dessa operação que leva algumas conseqüências sobre a infraestrutura, a interdependência de malhas, interdependência de voos, malhas de serviços, que leva os tais *hubs* e picos de tráfego.

Como o Fábio estava colocando é uma indústria bastante regulada e padronizada em termos de *safety*, *security*. E também destacado pelo Fábio, continua se mantendo como referência de segurança em meio de transporte ou em atividade de serviço pelo mundo.

Só para gente pensar um pouco sobre o que os provedores de infraestrutura acabam tendo como orientadores.

A nossa rede de aeroportos, o Fábio também já colocou. Isso aí é a nossa geografia.

Um dos desafios...

O próximo, por favor.

Se a gente pega uma quadrícula, vamos chamar assim de algo em torno de 650 km por 1.300 focado mais ou menos em Manaus, é essa densidade de aeródromos públicos que se tem, tirado do mapa gerado pelo Decea.

Por favor, outro.

E por outro lado, no Sul, mais ou menos a mesma coisa, a densidade que se tem no Sudeste. Talvez este seja um dos grandes desafios não só para o setor de transportes de aeroportos, mas para o Brasil como um todo.

Espero que não tenha números muito diferentes, viu Fábio? É sempre um risco.

Aeródromos públicos 720, hoje a Infraero com 64 por atribuição do Governo Federal. O mais recente foi Juazeiro do Norte, coisa de semana passada. Nós tínhamos um convenio com o governo do Estado e com a prefeitura. Vínhamos operando. E, recentemente, ele foi transferido para a rede da Infraero.

Mas saindo daqui dos 64 para 66, o que temos diferente? Dois desses aqui operados por convênio. Eu vou dizer, nós fomos conveniados ou terceirizados de Estado ou Município. São eles: Criciúma ou Forquilha, que nós estamos numa situação de operador também, num convênio com Estado e Municípios da região. E o outro é de Paranaíba, no Piauí, em que estamos também nessa situação de operadores e com alguns compromissos de desenvolvimento da infraestrutura, inclusive com investimentos do PAC.

Então, é essa diferença que temos de quantitativos, porque, às vezes, aparece uma coisa, às vezes, aparece outra, mas efetivamente por delegação direta do Governo Federal são 64. E, como operadores, 66.

Isso aqui é o contingente de operadores, vamos dizer de aeródromos ou aeroportos tarifadores. Esse é um critério que já vem de algum tempo, em termos de classificação e que totaliza 186 na malha brasileira, vamos dizer, desses 720 públicos, e a distribuição de quem opera cada uma delas, a ESP do Rio Grande do Sul. Esse é baseado em Santa Maria, que tem uma utilização comercial também, no Rio Grande do Sul. Está aqui a Secretaria de Economia e Finanças da Aeronáutica.

Só uma ressalva: a origem disso são os destinatários de tarifas arrecadadas pela Infraero, como operadora do chamado Sistema Unificado de Tarifação e Cobrança.

Sinart, na Bahia, Costa do Sol. Tem o de Cabo Frio. Alguns outros operadores. Ipatinga.

Nesse total de 15. E aí devem se somar as três operadoras agora em conjunto com a Infraero para Guarulhos, Campinas e Brasília.

Próximo, por favor.

Desenho do sistema. Tem o viés de quem olha a infraestrutura, o ou entendendo os órgãos, de quem é afetado diretamente ou indiretamente ou atua.

Conselho, Ministério da Defesa e Secretaria de Aviação Civil num nível Ministerial.

Dentro da Defesa, os Comandos Aéreos e o Decea.

A Anac como reguladora pelo lado da SAC.

Infraero como operadora.

E, no outro, todo o contingente de atividades que estão envolvidas nessa aviação.

É muito mais ilustrativo e com um viés de quem olha pela infraestrutura.

Próximo, por favor.

E, nesse latifúndio, o que cabe à Infraero por lei.

Na nossa Lei de 1972, complementada ou ratificada aqui em agosto do ano passado.

E basicamente com esse enunciado do art. 2º.

Então, continuamos com isso, com esse detalhe. A infraestrutura aeroportuária que nos é atribuída por algum órgão do Poder Executivo Federal, no caso agora a Secretaria de Aviação Civil, foi o Ministério da Aeronáutica, foi a Secretaria de Aviação Civil, enquanto MD, e com esse enunciado nos parágrafos, podendo participar, criar subsidiárias, para cumprir esse implantar, administrar, operar, explorar comercial, industrial, a infraestrutura aeroportuária.

Próximo.

Fruto disso, onde estamos? Um pouco de organização, um pouco da configuração geográfica. Estamos estruturados em nove superintendências regionais, são 66 aeroportos sob a nossa gestão: 64 por delegação direta, mais dois, 32 internacionais, muitos deles sem um tráfego internacional comercial, mas classificados como internacionais; 34 terminais de logísticas de carga; 80 estações de apoio à navegação aérea. Isso aí às vezes em aeroportos conveniados, às vezes em aeroportos da própria Infraero e às vezes em alguns pontos isolados, marcadores de rotas, um NDB, VOR ou algo por aí, que estão sob os cuidados da nossa área de navegação aérea e manutenção.

Os números recentes da nossa rede.

Estamos com crescimento pós apagão, vamos chamar assim, algo em torno de 75%. Nessa rede de 66 ou 67 aeroportos, chegando, ano passado, ao limiar de 180 milhões e com indicadores de que 2012, não vou dizer os nossos, mas essa rede deve cruzar os 200 milhões de passageiros em toda a rede.

O SR. CLÁUDIO JORGE PINTO ALVES – Hoje são quantos?

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – Hoje chegamos a 179 milhões, fechando 2012.

O SR. CLÁUDIO JORGE PINTO ALVES – São 179 milhões?

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – É, 180.

Aí, as questões de classificação dos aeroportos pela Lei o Código Brasileiro de Aeronáutica, que também tem uma discussão aberta a respeito disso, a classificação de aeroportos, civis e militares, públicos e privados, e aqui algumas possibilidades que foram estudadas, foram usadas em algumas situações, por isso estou chamando de outros documentos. São, vamos chamar assim, infralegais, mas tentando disciplinar historicamente o que foi, o que serão e o que são os aeródromos públicos, cuja discussão me parece essencial que se aprofunde.

Esse foi o último documento chamado de Plano de Desenvolvimento Sistema de Aviação Civil, que teve uma validade, se não me engano, até 2001, ainda na época do DAC. Então, os aeroportos eram aqueles que interesse do tráfego internacional, do nacional, do regional, de integração e desenvolvimento e os novos sítios, que deveriam ser estudados, à época, uma década e meia atrás, vamos colocar assim.

O sistema de planejamento que se vê é o Plano Aeroviário Nacional como algo que veja sob a ótica do que são os aeroportos de interesse ao tráfego interregiões, os estaduais, os planos aeroviários de interesse de cada Estado.

Algo interessante também, que não chegou a ser muito explorado, seriam os planos aeroviários metropolitanos.

Uma outra classificação também praticada, talvez mais pela ótica técnica, é utilizada nos Planos Aeroviários estaduais, regionais, locais, turísticos e complementares ou de difícil acesso, que meio que coincidiria com integração e desenvolvimento.

Próximo.

A outra é a classificação por linhas, que às vezes por dedução a gente acaba utilizando. Esse ainda é um documento vigente, que disciplina o chamado Sistema de Transporte Aéreo Regular que fala sobre as linhas aéreas regulares.

Então, uma primeira classificação é: internacionais domésticas, dentro das internacionais as sub-regionais, que seria o acordo de Fortaleza, lá de 1996, que seria basicamente o incentivo, uma diferenciação para o transporte, vou chamar de interior para interior, dos países do Mercosul, basicamente.

Dentro dos internacionais regionais são as ligações para a América do Sul e América Central. E os intercontinentais, entrando México, Estados Unidos, Canadá, Europa e outros continentes.

Nas domésticas, estamos falando de ligações nacionais, esse é o *approach* que acabamos utilizando, ligações nacionais, ligações entre capitais de Estados e cidades ou conglomerados com mais de um milhão de habitantes. Esse é o critério da portaria.

Os regionais, as linhas regionais são as que ligam as demais cidades a essa malha, vamos dizer, mais pesada.

Ainda existe a definição das chamadas linhas aéreas especiais, que seriam ligação de aeroportos centrais, Congonhas, Santos Dumont, Pampulha e Brasília.

É interessante, porque se formos ver o banco de horários autorizados, às vezes a gente acha uma linha especial em Belém e, se for investigar, é voo que foi aprovado como especial, porque a continuação dele é Brasília/Rio de Janeiro ou Brasília/São Paulo.

Tentando buscar o que isso possa significar e, adotando um pouco dessa classificação, esse é um exercício de separação dos aeroportos da nossa rede, ou seja, NR para nós é noroeste, noroeste para nós é Amazonas, Acre e Roraima e Rondônia.

A gente tem todos os de capitais. Isso aqui eu acho que foi um pouco de maldade, é um jargão de quem é do setor. Eduardo Gomes, Boa Vista, Rio Branco e Porto Velho e os três que não são de capitais e que estão envolvidos nessa área.

Fazendo essa divisão, dentro dessa distribuição e pegando os volumes não pela classificação das linhas, mas pelo fato de ser de capital ou não, dentro da rede Infraero esses 180 milhões tiveram distribuídos no ano passado mais ou menos nessa proporção. Na realidade são aeroportos que servem as capitais de Estados, ...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – RPJ é o quê?

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – Palmas.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Palmas está no Norte. Ali está errado.

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – Desculpa a nossa regionalização, a nossa regional administrativa, na verdade tem aqui...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Nós estamos na região Norte.

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – Sim, como região geográfica do País reconhecidamente é a região Norte.

Para a gente a chamada nossa regional Centro-Oeste é Tocantins, Mato Grosso, Goiás e Distrito Federal.

Vale observar que, em realidade, deixo Campinas ainda como São Paulo, como capital, entendendo que é mais o complexo metropolitano de São Paulo. Talvez a observação mais pertinente seria essa, mas dá mais ou menos 95% da movimentação da rede em aeroportos de capital, movimentação de passageiros e 5% nos aeroportos não de capital e que poderiam ser caracterizados como regionais.

E aí, vamos dizer regional a regional, qual foi a movimentação e a participação dos não de capitais? No Noroeste temos não capital Cruzeiro do Sul, Tabatinga, Tefé, que significou mais ou menos 5% do que foi a movimentação dessa regional.

Essa participação sem maiores surpresas, a não ser...

Próximo, por favor.

No Centro-Oeste temos Corumbá e Ponta Porã, demais todas de capital, 0,2% nessa proporção da regional.

O próximo vai ser São Paulo, que é até razoável de se pensar, pela atuação do próprio departamento aeroviário que acho que leva 37 ou 27 aeródromos do interior de São Paulo, para o aeroviário de São Paulo, o do DAESP.

O próximo.

A respeito um pouco da composição das tarifas, que também tem sido alvo de preocupação, tivemos aqui uma série de ajustes e mexidas na composição original do que foi a tarifa lá embaixo, em 73; na distribuição do que é devido por quem – a tarifa de pouso e a tarifa de permanência é do operador; e agora a tarifa de conexão, nessas revisões, também estão sendo atribuídas ao transportador. As demais, das aeroportuárias, a tarifa de embarque é do passageiro, a de armazenagem e capatazia é relativa à carga e devida pelos agentes.

Houve uma atualização. Isso aí dá para ver o *share* e como está isso em cima da indústria de transporte regular. Numa das apresentações, o representante do Snea me assegurou que isso deve ter mudado os nossos 2% na participação do custo operacional da indústria de transporte regular, porque tivemos realmente alguns aumentos no início de 2011. Mas, infelizmente não é má fé no uso, não. É que o dado não está disponível ainda, de forma consolidada.

O próximo.

Bom, em termos de evoluções, em várias plenárias do Executivo e do Legislativo também, em comissões, tem sido bastante acompanhado o que a empresa vem fazendo para esse horizonte de 2014; algumas coisas ficando prontas parcialmente, principalmente os empreendimentos de terminais. Mas eu diria que esse tem sido o grande esforço na parte de expansões e em ganhos de capacidade. Não vou entrar em detalhes. Eventualmente, se necessário, a gente poderia imaginar uma abordagem específica.

O próximo.

E a outra trata de algumas coisas recentes, de 2011 para cá, que a gente entende que é um trabalho de coordenação que vem sendo absorvido bastante bem pela indústria, pelos colegas de operação, e que tem dado resultado.

É um grande desafio a questão do conselho de autoridades aeroportuárias, que vem sendo capitaneado pela SAC e que, basicamente, foca o Programa Nacional de Facilitação, mas que, fundamentalmente, para a gente, traz as questões da Vigiagro, da Receita Federal do Brasil, da Polícia Federal e da própria Anvisa, junto conosco, para achar os caminhos das melhorias em procedimentos e na parte de regulação.

Quanto às autoridades aeroportuárias – volta um pouco para mim, por favor –, basicamente o rebatimento dessa comissão tem a coordenação da Infraero e envolve os órgãos locais de execução com o mesmo propósito. Estamos com esse contingente de doze aeroportos com elas já estabelecidas e trabalhando muito na instrumentação do que nós chamamos de Centro de Gestão Aeroportuária, que é uma forma de se ter uma visualização – vou chamar de prontidão – das instalações do aeroporto e das equipes em face dos requisitos e das necessidades que vão surgindo.

O próximo.

Então, esse aqui é o lado físico, vamos dizer assim, da convivência no aeroporto, carente de melhorias, mas que vem evoluindo. E alguns propósitos: quem participa, e adiciona-se aí a própria empresa aérea ou outros órgãos públicos, que certamente poderão se agregar, na medida em que o conceito vai evoluindo.

É um ambiente comum em termos de facilitar as decisões compartilhadas; e, numa futura evolução, permitindo inclusive aos órgãos mais centralizados, como a Ced, de se ter uma visão operacional, em tempo real, nos chamados centros de gerenciamento da rede de aeroportos.

O próximo.

E também algumas iniciativas, cujos frutos a gente começa a colher e a já perceber em alguns eventos dessa ação coordenada, já usufruindo alguns ambientes dos Cgas. O desafio que se tem trabalhado muito, tanto com a parte da Secretaria de Aviação Civil, também com a participação da Anac, são os eventos marcantes que a gente deve enfrentar.

Não entrou aqui ainda a própria Olimpíada, mas estes três já têm sido sintomaticamente conversados na Rio+20: a Jornada Mundial da Juventude, um evento da Igreja Católica, a Copa do Mundo, que a gente já ganhou, e os eventos normais do nosso dia a dia e que sempre significam picos.

Foi uma passada geral sobre a nossa atuação. E qualquer dúvida, se eu não conseguir, juro que anoto e nós vamos continuar conversando.

Obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Ouvimos o Sr. Luiz Miyada, Assessor da Diretoria da Infraero e Aeroportos.

Agora, concedo a palavra ao eminente Professor titular do Departamento de Transporte Aéreo do Instituto Tecnológico de Aeronáutica, o ITA, o Prof. Claudio Jorge Pinto Alves. V. S^a tem a palavra.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – Agradeço o convite. É uma honra eu estar aqui. Vou tentar colaborar de alguma maneira. Vou fazer uma apresentação sucinta e depois ficarei à disposição dos senhores para as perguntas.

Bom, vou procurar fazer uma corrida da situação atual.

As projeções para 2030, pois a ideia, pelo que entendi, é sobre o futuro, como vão ficar as capacidades instaladas e a serem instaladas, os déficits que foram observados nos estudos mais recentes, a discussão entre ampliar os atuais aeroportos ou construir novos aeroportos.

E você, ao pensar em aeroportos, não pode ficar restrito à aviação comercial regular, à aviação de grande nível, mas tem de pensar também na aviação regional e na executiva; a regional que alimenta a aviação comercial regular. Aliás, isso faz parte da aviação comercial regular, mas é a que alimenta. Então, você tem de pensar também nos aeroportos para os quais as aeronaves vão sair, pois as aeronaves vão sair dos grandes aeroportos para esses menores. Então, tem de pensar nisso; e na aviação executiva, a aviação geral, a aviação que forma os pilotos, na aviação que satisfaz ligações que vão trazer benefícios para a comunidade, etc, e que também não pode ser ignorada. Em alguns centros brasileiros – São Paulo, em particular – não há mais como pousar nos aeroportos próximos, pelo menos ali.

Algumas soluções. Bom, peço desculpas antecipadamente, pois esse é o único que está em inglês, mas também não é tão difícil. E vem naquela ideia de mostrar que, em termos de números, nós temos muitos aeroportos. Quer dizer, tirando os Estados Unidos que está disparado na frente, nós estamos em segundo lugar. Pelo menos, nós fomos para a final. Estamos com um contingente bastante grande em relação a todos os outros países do mundo. Isso não é muito do conhecimento geral; mas, em termos de número, nós temos bastantes pistas de aeroportos oficiais.

Por favor, o próximo.

Agora, aqui já está mais restrito. Mas, de novo, agora mostrando: lá nos Estados Unidos, são 5.143 – os números são mais ou menos –, e, no Brasil, estamos lá, são 720 aeroportos, mas, pelos dados que coletei, são 714 aeroportos com pistas pavimentadas. De qualquer forma, à frente da Rússia, com 600, do Canadá – todos, países de grandes dimensões –, China, Austrália.

Próximo.

A situação atual. Dos números que coletei lá no *site*, eram 714. Aeródromos públicos. Só que, desses 700, que nos colocam como segundo país do mundo em número de pistas, apenas 65 são pistas com comprimento maior que 2 mil metros. Pistas com comprimento de 2 mil metros são pistas em que as aeronaves de grande porte – os 737, os A320 – conseguem operar com tranquilidade.

Na realidade, vi que há alguma coisa na ordem de 120 a 130 aeroportos em que opera uma aviação, um serviço comercial regular, mas apenas 100 são pistas que têm operação por instrumento – aquela história lá do IFR – e que operam de noite, têm balizamento noturno. Quer dizer, nós temos aviação comercial regular em aeroportos que não dispõem de instrumentos de auxílio à navegação e que não operam à noite. Então, vemos que se começa a limitar a janela de operação de algumas empresas aéreas, principalmente a de empresas mais associadas com a aviação regional, ainda mais se estivermos pensando em Amazônia.

Agora, aqui, essa prancha cheia de números é o resultado de um estudo, de uma consultoria da – bem, vou citar o nome – McKinsey, feita para o Bndes. Isso aí foi divulgado em 2010, mas foi realizado em 2009. E aí, há a previsão de tráfego por aeroporto, feita por esse estudo; um estudo muito sério, do qual o Ita participou – por isso é que posso garantir a seriedade, modéstia à parte.

Mas vamos agora olhar o próximo.

Próximo, por favor.

Aí está o que aconteceu em 2011. Olhem que interessante. Por mais sério que tenha sido o estudo, errou, e muito. Quer dizer, nosso crescimento, como já mostraram o Miyada e o Rabbani, foi demais. Nem os estudiosos previram um crescimento tão grande.

Só por curiosidade, o que está em vermelho é o que aconteceu em 2011, e vocês vêem que as colunas são: 2014, 2016, 2020, 2030. No extremo ali, Campinas, o que estava previsto para 2030 já aconteceu em 2011. Quer dizer, já foi superado. Caramba, não é fácil! Não sou ligado à Infraero, mas a Infraero, que administra todo esse... É complicado administrar um negócio com um crescimento desse jeito. E, junto com esse, estão lá Confins, Curitiba, Cuiabá, Florianópolis, Goiânia, Guarulhos, Santos Dumont, que também estão chegando ali entre...

O que estava previsto para depois das Olimpíadas já aconteceu em 2011, quer dizer, com cinco anos de antecedência. Convenhamos que não é fácil a gente estar planejando ou estar operando, no caso, sob essas circunstâncias. Mas tudo bem, vamos lá.

Aqui são só uns destaques, os que mais realçaram ali: o Galeão, com 22% de crescimento em um ano; em BH, Confins, com quase 30; e Viracopos, com 50% de crescimento. Como é que se consegue operar assim adequadamente?

Esse aqui já é o cenário global, previsto por essa empresa de consultoria internacional, que fez a previsão de crescimento. O estudo parou em 2009. Daí fez a previsão do que poderia crescer: pessimistamente, poderia dobrar a demanda a cada 25 anos; e, otimisticamente, dobrar a cada 10 anos. A China tem um negócio maior ainda, cresce mais ainda. O correto... O correto, não; o que era previsto mesmo era acontecer um crescimento dessa ordem aqui. Reparem o que aconteceu.

Próximo.

Vejam o que aconteceu em 2010 e o que aconteceu em 2011: acima do que são as taxas do crescimento dito como chinês. Então, é realmente uma situação bastante complicada.

Se a gente continuar assim, e a gente gostaria de continuar, caramba, como é que vai ficar? Quer dizer, não estou preocupado com Copa, não estou preocupado com Olimpíadas; estou preocupado é em dar condições para que esse crescimento seja sustentado para a nossa aviação.

Bem, agora, em que já fizemos uma prognose, um prognóstico, e vimos que o prognóstico que foi feito há dois anos está muito conservador – estamos desenvolvendo uma situação mais dinâmica do que a prevista há dois anos. Há dois anos, foi previsto que nós teríamos – olhando só três subsistemas – as pistas, o pátio e o terminal de passageiros.

Essa é uma informação interessante. Quanto às pistas, não estamos, em relação aos aeroportos de maior movimento, das capitais, da sede da Copa, que são o de Belém, Vitória, Florianópolis e Goiânia, com grandes problemas. Reparem que quanto às pistas, não temos grande problemas. Verde é tudo bem, amarelo é atenção e o vermelho é situação crítica, saturamento. Então, reparem que quanto às pistas não há problema. Mesmo que se olhe o Decea prognostica como o que é capacidade e o Ita fez um estudo um pouco menos conservador que o Decea fez em suas simulações.

Em termos de pátio, começamos a ter, em 2009, e com previsões de saturação, aqui, próximos e terminal de passageiro, também.

Então, quanto aos investimentos, estamos precisando lugar para o avião ficar estacionado e lugar para os passageiros se movimentarem. Basicamente é isso que observamos nesse programa.

Agora, vamos lembrar que essa lacuna, essa falta de capacidade instalada é prevista naquela previsão bem conservadora. Então, o que está acontecendo nesses últimos dois anos é que, se continuar desse jeito, vamos ter problemas no pátio, no PTS, muito mais cedo. Como a imprensa gosta de dizer, estaremos nos deparando com um novo caos, a despeito de todas as ações que estejamos realizando, nós, as autoridades pertinentes.

Vamos a mais uma.

Para que tenhamos uma percepção rápida dessa lacuna na capacidade, quero dizer, do que será preciso em um futuro próximo: em 2020, 2030, se continuarmos nesse ritmo de crescimento, ela será muito maior do que está aí, porque isso se daria prevendo o que está lá na linha azul, e não naquelas estrelas que coloquei no *slide* anterior.

Vamos lá.

Bom, aí temos de pensar que, se o negócio está dessa forma, vamos ter ou expandir os aeroportos existentes – essa era a figura da previsão do crescimento de Brasília, segundo o desenho de uma empresa –, se isso for possível, ou se vamos continuar. Aliás, aqui também é expandir aeroportos existentes, mas trata-se de São Paulo, Guarulhos.

Gosto de chamar a atenção para este *slide* no seguinte sentido: em Guarulhos, na realidade, havia a previsão de uma terceira pista, mas, por motivos sociais e financeiros, tornou-se inviável, e o Governo, já há algum tempo, disse que não iria fazer e continuaria com esse sistema, com essas duas pistas próximas – este sistema de pista aqui –, que tem certa capacidade. Hoje, a capacidade dessas pistas não é crítica, porque o problema é o pátio, que é muito pequeno. Então, alguns dos senhores que chegam a São Paulo têm o privilégio de ficar dentro do avião aguardando abrir vaga em algum lugar para que o avião possa parar e possam desembarcar.

Só que o que está desenhado – isso foi feito por uma empresa de engenharia. Nele há uma área de terminal de passageiro muito grande, excelente, uma área de posições para aeronaves também excelentes, só que é incompatível com o sistema de pistas.

Por isso coloco esta observação: expandir aeroportos? Mas o aeroporto é um sistema composto por vários subsistemas. E eles têm de estar balanceados, senão só se transfere o problema para outro subsistema. Ou expandir os aeroportos existentes ou construir aeroportos novos.

Vamos ver o próximo.

Na realidade, isso não chega a ser um novo, porque este é o Viracopos. O Viracopos tem essa pista, tem um patiozinho aqui, a parte de carga aqui. Quando vejo este desenho aqui, devo dizer que isto é construir um novo aeroporto. E olhem que quando se vê essas coisas verdes aqui, haverá muitos problemas ligados à licença ambiental. Mas tudo bem, é um desenho. Perfeito? Não, muito bom. As pistas estão bem afastadas, então, elas operam independentemente, duas pistas e todo esse sistema. Maravilha o Viracopos, ele é o nosso futuro grande aeroporto, mas isso se conseguirmos construir, se o pessoal do meio ambiente permitir. Eu acredito que, mais dia, menos dia, vamos acabar chegando lá. Quer dizer, esse parece ser o grande aeroporto da praça de São Paulo.

Então, a dúvida está em expandir os atuais ou construir novos. Aí, outros componentes adentram o problema.

Por favor, pode seguir.

É a questão da aviação regional. A gente não pode... Essa é uma figura que me foi cedida no Aeroporto de Centro-Oeste, Sinop.

A aviação regional é aquela aviação que vai fazer a ligação das grandes capitais, dos grandes aeroportos expandidos ou construídos com as comunidades, com as cidades que necessitam ter esse tipo de apoio ao seu desenvolvimento. Então, a aviação regional esse aqui é a figura de um aeroporto bem bonitinho, bem “traçadinho”, etc.

Não é isso que acontece nos demais aeroportos da rede que opera a aviação regional. A Abetar fez um estudo recente a respeito tem aí um plano de desenvolver, de buscar o desenvolvimento dos aeroportos. Isso também é muito importante. Eu sei que, aqui, estamos focados mais nos aeroportos federais, mas entendo que não adianta termos aeroportos grandes, as capitais, todos os aeroportos bem aparelhados, capacitados, se é que um dia chegaremos nesse ponto que desejamos, mas temos que ter as ligações com as outras comunidades do Brasil.

Então, a versão regional é muito importante e ela não pode ficar fora desse contexto e, não só a aviação regional, mas também a aviação executiva, a que leva os nossos – essa é uma figura que eu não... Aqui é um lugar mais ou menos público, mas vamos dizer que aqui é secreto. Isso aqui ainda não está muito disponível, mas é um projeto para o aeroporto lá para a região de São Paulo, é um daqueles que estão querendo implementar. Mas, em São Paulo você chega e vai para onde? Marte é um aeródromo de pequeno porte. Congonhas já não tem mais o lote para operar, deixa você operar uma hora, mas não tem jeito, Jundiaí já está superlotado. Então, você não tem muito para onde ir. Sorocaba também, é todo aquele entorno ali. Agora estão lá discutindo São José se transformar em uma...

Meu Deus já tem lá a Embraer, já tem lá Aviação Militar, já tem lá a aviação regional operando. Tudo bem, eu acho que necessita ser adequado, mas não virar um aeroporto para São Paulo.

Bom, essa é a minha opinião. Mas, de qualquer forma, a aviação executiva não é a aviação para atender a uma elite, é para atender a empresários, a profissionais que vão induzir, vão trazer o desenvolvimento para as comunidades.

Então, é muito importante também inserimos um espaço para a aviação executiva, para a aviação geral, para aquelas que formam o nosso piloto. Isso também é importante. Apesar de estarmos focado aqui mais nos grandes aeroportos, não podemos ignorar os campos de pouso, os aeródromos, os aeroportos que atendam a regional, a executiva e a geral.

A geral é só um exemplo do que não vai sair mais, a pista de São Tomé isso é da Petrobras, um estudo que fizemos para Petrobras, um aeródromo para 40 helicópteros, lá perto de Macaé, em São Tomé, e uma pista agora de 1.500m. Essa pista não vai mais ser construída e está parada por problemas do meio ambiente. Foi liberada pela Anac, mas parou por causa do meio ambiente e parece que agora foi liberada. A Petrobras se acertou com o meio ambiente e vai começar a sair o aeródromo.

Tentando ser o mais sintético possível: nessa briga entre ampliar ou construir novos, na realidade, nós temos que fazer os dois, dependendo da situação. E é um caso emblemático, essa situação é da Cidade de Mossoró, é um estudo que andamos fazendo mais recentemente. Esse aeroporto foi fechado, foi interditado pelo Decea. Interditado simplesmente por causa desses pequenos obstáculos que são vários prédios nas rampas, há aquelas regiões de proteção ao voo, apesar de que uma pessoa que não é muito da área e chega lá vai dizer, mas os prédios são longe; não tem problema.

Na hora, o Decea, o Cindacta foi lá fez lá as medições e disse “não, está tudo aí: esse é obstáculo, obstáculo, obstáculo” e, de certa forma, na prática, esse aeroporto não tem muita solução não. Quer dizer, a solução dele é arranjar um sítio em outro lugar e lá implantar protegendo o sítio. A gente falha um pouquinho, peca um pouquinho historicamente. Não é culpa de uma pessoa. Historicamente, nós falhamos nesta proteção de sítios aeroportuários.

Próximo, por favor.

Então, a indicação de solução passa por esses quatro itens: proteger sítios aeroportuários para permitir sua futura expansão. Na realidade, não só para permitir sua futura expansão, mas para permitir a sua operação contínua e não começar a ter restrições de uso à noite porque faz muito ruído etc e tal.

Temos normas, a gente tem regulamento só que são normas que poucos conseguem entender e quem zoneia, quem aplica o zoneamento em torno do solo é o município. Então, se esse Município desconhece ou não sabe interpretar essas normas nós temos severos problemas nos aeroportos implantados.

O segundo ponto: expandir os aeroportos que são necessários serem expandidos em função da demanda e que são possíveis de serem feitos. Essa é uma tarefa que tem que ser cumprida, quer queira, quer não queira é questão de priorizar quais são os que necessitam mais e que podem ser expandidos.

Nos casos em que é necessária a expansão ou é necessária uma capacidade implantada maior, mas não é possível a expansão, temos que selecionar novos sítios buscar e protegê-los, nos casos em que não há possibilidades são necessários protegê-los.

Mossoró é um caso. É uma cidade onde foi feito um estudo recente, pelo Betar, mas foi um estudo sério em que se chegou à conclusão que foi uma das cidades que tem um dos maiores potenciais de demanda, uma cidade extremamente rica. Está a meio caminho de Fortaleza e Natal, tem lá uma economia fantástica. É meio caminho, mas é meio longe.

Então, a aviação regional seria extremamente bem-vinda e o aeroporto está lá fechado. Não pode ser protegido adequadamente e, agora, temos que buscar um novo sítio, já temos até sugestões de sítios adequados para isto, agora não só definir que o sítio vai ser aquele “x” ali, mas estabelecer políticas no sentido de que o entorno deste aeroporto seja compatível com a operação desse aeroporto, em um futuro breve quando ele estará pronto e, depois, quando ele puder se expandido, quando for necessária a sua expansão e tudo o mais.

E, aí, puxo a sardinha para o meu lado. Acho que estudar e estabelecer essas diretrizes para o setor pode ser, sim, uma atividade em que tenha uma participação da academia, das escolas que atuam neste setor, do Ita, mas têm outras também. Não vou advogar só em causa própria. Por quê? Nós temos um aspecto muito importante que é uma certa isenção, porque nessa área é complicado.

Eu sei que principalmente para os senhores que atuam na área política, existem pressões daquela população do entorno ali querendo, desejando, às vezes, até sendo impossível, mas querendo que se tome providências para que volte a operação em Mossoró, para que volte isso ou aquilo. Então, a academia pode ter essa característica de ser um grupo técnico de profissionais que não sofram muito esse tipo de pressão. Então pode e deve ajudar mais.

Eu, particularmente, tenho até tido atividades autorizadas até pelo reitor, participei dos estudos com a Mackenzie, participei dos estudos da Abetar e, quer dizer, eu tenho participado. Mas por que tenho que participar via, porque eu não estou como instituição auxiliando o meu País? Acho que não só o ITA, mas outras escolas também teriam esse prazer com certeza e, nesse caso, participar de um plano aeroviário nacional que o Miyada acabou de citar.

Quer dizer, esse plano aeroviário foi criado em 2009. Eu tenho uma cópia de um Plano aeroviário criado pela Anac, mas que não foi, pelo menos que tenha notícia, não foi instituído. E nesse plano aeroviário tem toda aquela categorização – acho que foi o Miyada quem mostrou – do que seriam os aeroportos internacionais; para investir em termos de aeroporto internacional; onde é para investir em termos de aeroporto doméstico; o aeroporto regional e, assim sucessivamente, e saber de que fontes viriam os recursos para dotarem a nossa malha aeroportuária de forma adequada a toda essa demanda que tem acontecido e que pelo jeito está bastante forte.

Eu acho que consegui manter o tempo que me foi previsto e vou ficar depois à disposição para qualquer dúvida.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Muito bem, professor Cláudio, deu V. S^a deu uma grande contribuição, aqui, hoje, a esta subcomissão. Já era esperado por todos nós e nós agradecemos.

Aqui estão, ao nosso lado, dois colegas aviadores, o Rui e o Henrique que também irão dar as suas contribuições. Porém, antes, quero registrar a presença do Tenente-Coronel Aviador Décio Maruco, Assessor Parlamentar do Comando da Aeronáutica. Seja bem-vindo.

Agora, concedo a palavra ao Comandante Rui Thomaz de Aquino, membro do Conselho Internacional de Aviação Executiva, IBAC.

V. S^a tem a palavra.

O SR. RUI THOMAZ DE AQUINO – Em primeiro lugar, obrigado, Senador Vicentinho, Senador Vital do Rêgo. Gostaria de parabenizar a Casa e parabenizar aos Senadores por terem tomado a posição de trazer a esta Casa a discussão do setor.

Todas as informações que já foram passadas aqui, a impressão que eu tenho é que eu tinha combinado com o professor, com o Fábio e com o Miyada para eles prepararem a apresentação. Então, eu vou fazer algumas considerações sobre as informações que eles passaram e também colocando um pouco do lado operacional, que é o nosso dia a dia.

Todos os três já colocaram e, o fato à consideração, é de que o Brasil hoje é bem servido em termos de sítios, ou aeroportos, ou helipontos com grandes destaques. Por exemplo, quando nós falamos em helipontos, São Paulo é a cidade que tem o maior número de helipontos no mundo. Esse é um fator, considerando que nós estamos dentro da aviação geral e aviação executiva e essa parte operacional de helicóptero.

Chama-se a atenção ao ponto em que chegou o Decea que teve que designar uma frequência específica só para helicóptero na região de São Paulo, assim como colocar um sistema de radar devido ao número de helicópteros porque há mais de 600 helicópteros baseados em São Paulo hoje, operando e voando sobre São Paulo.

Mas o que eu queria chamar a atenção, também dentro dessas considerações, e partindo do princípio da infraestrutura aeroportuária que a gente tem, é a forma como ela é feita e como é discutida perante os órgãos. Não é culpa do Fábio, não é culpa do professor, não é culpa do Miyada, mas é natural que nós chegamos aqui e vamos falar de um problema das linhas aéreas regionais e dos principais aeroportos. Sendo mais específico, não colocando só as 120 cidades que o Fábio falou, nós estamos falando de 50 cidades, porque as outras cidades são atendidas pelas linhas regionais, então, de quase 4.000 aeroportos. São 5.565 Municípios no País e nós estamos aqui discutindo 50 cidades. Estamos aqui discutindo 50 situações aeroportuárias.

Eu acho que esta Casa, eu acho que, Senador, o senhor tomou essa posição muito clara de que tem que chamar a atenção da nossa Presidente, da comunidade, de todos os órgãos para a importância do crescimento e da ampliação desse espectro que nós estamos falando, que nós continuamos há anos, há mais de 10 anos, falando de 120 cidades; não passa de 130. Agora, nós temos que lembrar que o Brasil já atendeu mais de 400 cidades. Por que não voltamos a atender as 400? Agora, de novo, eu faço uma chamada de atenção e agradeço ao professor. De novo não estou culpando pessoas, mas a aviação geral e a aviação executiva.

Já fiz várias apresentações na Câmara dos Deputados, no Senado, onde sempre apresentei um quadro que é uma pirâmide. Então, você coloca um número de aeronaves para cada classificação: aviação geral, aviação de treinamento ou esportiva, táxi aéreo. A simplificação é que chegamos a 4% em cima, onde sempre os assuntos são discutidos; 96%, que você abre a base da pirâmide, não são discutidos e, de forma alguma, são colocados, são considerados.

É para isso que a gente chama e é para isso que a gente quer chamar a atenção para a importância. Então, quando a gente tem a dificuldade e não tem um suporte

para a aviação geral e executiva para que ela tenha a operação da forma como deve ser, nós começamos a enfrentar alguns outros problemas. Por exemplo, falta de mão de obra. Hoje, a Petrobras deve enfrentar uma situação bastante séria que é a falta de pilotos de helicópteros: piloto e mecânico de helicóptero. Não tem, não tem e não tem. A Petrobras tem uma demanda de 92 helicópteros para este ano, grande porte, e o fator restritivo chama-se piloto. Esta Casa já tomou posição, está discutindo o problema de mão de obra, mas são fatores que foram causados por uma falta de consideração ou a falta de atenção com relação a este suporte para a aviação geral e aviação executiva.

Não vamos discutir. O professor já colocou aqui as dificuldades que temos enfrentado no dia a dia, como isso tem sido tratado. Os casos mais recentes são que a iniciativa privada tem tomado a posição e bate na parte legislativa. Como a iniciativa privada vai desenvolver um aeroporto? Existe aeroporto já com um parecer do Decea dizendo que está de acordo, Anac autorizando e a pergunta é a seguinte: A iniciativa privada vai gerir como esse aeroporto, se não existe legislação ainda para isso? Então, o que acontece? Eu como membro do Ibac, a gente tem discutido um dos grandes assuntos da aviação, que é o problema de acesso a aeroportos. É o caso, para simplificar a história, de Congonhas, onde você tem 30 operações para aviação regular e quatro operações por hora para a aviação executiva. Ou seja, totalizando 38.

Não vamos nem entrar na discussão se o aeroporto, que já operou 58 operações no passado, por que está operando 38? Não é nem isso, mas é a consideração ao acesso à aviação executiva. De novo, só lembrando, quando estou falando a aviação geral e executiva é onde passam as formações de mecânicos, onde passam as formações de piloto e onde levamos o desenvolvimento para o nosso País, que é de um território inquestionável. Então, quando eu digo que um Cessna 172 tem a mesma importância de um A-380, é uma loucura. Não, é que um Cessna 172 vai lá naquela pista resgatar índio ou vai levar saúde ou vai levar remédio, que, obviamente, o 380 tem outra missão, mas a missão, o propósito é claro e tem que ser defendido, e a gente não tem tido esse tipo de apoio.

Eu peguei casos específicos. Lá, nos Estados Unidos, o FAA tem um programa, a Austrália desenvolveu um programa, a Ical tem um programa, que já foi mencionado aqui, o Ita já tem alguns programas construídos. Então, Senador, talvez o que a gente tenha que fazer é o seguinte, buscar e resgatar esses programas e fazer que, de alguma forma, eles sejam aplicados de uma forma um pouquinho mais conjunta.

Eu tenho acompanhado bastante. Eu estive, há três semanas, em Washington, numa reunião onde discutimos com a FAA, com a Ical e através do IBAC, o *NextGen (Next Generation Air Transportation System)*, um programa que foi desenvolvido em 2003 e vai de 2007 a 2025. Talvez seja alguma coisa parecida com o que o professor tem aí e que o ITA desenvolveu. Mas uma das coisas que o *NextGen* colocou é a implantação do ADSB, que substituir o Radar, uma tecnologia onde você consegue aumentar o número de operações tanto no solo como no ar, para o operador fica muito mais fácil ele visualizar isso. Esse é o grande diferencial. Nos Estados Unidos, esta semana, saiu uma reportagem dizendo que *NextGen* está bem adiantado, está dois anos adiantado no propósito deles e que isso, eu trouxe e deixo aqui com a Casa, mas esse é o programa 2007/2025, está na Internet, é só

baixar, mas feito na Internet onde gerou – feito através da Matrid – esse trabalho todo que foi feito.

Nós temos recursos, nós temos gente, nós temos como fazer isso. Lembrando o meu querido chefe, com o qual eu tive a oportunidade de trabalhar por 13 anos, e ele dizia: “Em busca do ótimo não se faz o bom”. Muito bem! Nós estamos aqui, nós temos a Infraero, nós temos a Anac, nós temos a SAC, nós temos o Conac, nós temos Conaero. O que não falta para a gente aqui é sigla. A única coisa que não entendi muito é porque os operadores e os legisladores não participavam dessas reuniões desses grupos todos.

Então, vamos lembrar de algumas situações para a gente entender que existe, e volto lá, em busca do ótimo nós não estamos fazendo o bom. São algumas coisas que realmente atrapalham o dia a dia da operação, realmente criam um problema e que já foi mais do que discutido aqui, já foi falado, é operação diária, o Miyada já colocou; adequação e certificação o professor colocou; burocracia, a dificuldade que a gente tem tido no dia a dia em resolver situações específicas. O Miyada fez um mapa muito bem, colocando a interação, todos os *stakeholders* que afetam, a torre, a autoridade, a interferência da Polícia Federal numa decolagem, numa mistura da torre, ou seja, por que não tem isso nos Estados Unidos? Lá não tem esse tipo de problema. Se lá não tem, por que é que nós não podemos atingir esse nível e a gente ter a mesma coisa?

Equipamentos e capacidade, assuntos mais do que discutidos aqui; falta de integração com outros meios de transporte. Infelizmente não vi muito colocado aqui, mas é ou foi o Fábio que falou que só no Rio Grande do Sul que tem o trem perto. Então gente, não sei quantas pessoas convivem com a realidade de Viracopos, com a realidade de Guarulhos quando a gente e diz o seguinte: ônibus não tem, trem não tem, então você vai de carro. Uma coisa você tem certeza: não tem estacionamento. Agora, você chega em Viracopos não tem estacionamento. Hoje mesmo, eu estava embarcando por lá e, o cara chegou e largou o carro, largou a chave e falou: “o problema é seu porque eu vou perder o avião”. O cara já tinha ido até a Indaiatuba buscar um estacionamento e não tinha. Agora, você anda 50 metros e tem todo mundo aberto para construir quantos estacionamentos vocês quiserem.

Essa integração tem que ser o intermodal como foi falado, tem que ser discutida de uma forma – Atlanta está a 40 minutos do centro da cidade, mas você pega o metrô e em sete ou oito minutos você chega lá –, e a falta de legislação para exploração privada, eu acabei de dizer aqui, já apareceram várias oportunidades, nós estamos falando da área de São Paulo porque é a área crítica, mas você tem outras áreas que a gente tem que ter uma legislação – essa legislação já está em discussão Senador, mas é importante só que seja acelerado, porque, em algumas circunstâncias, os aeroportos tem condições de ficar prontos a tempo dos grandes eventos que foram mencionados.

Em alguns casos que coloquei só para vocês entenderem e, talvez não seja nem o fórum para discutir, mas para que fique registrado aqui as dificuldades. A pista de Jundiaí –está faltando um zero lá – mas em 2000 ela foi estendida de 1.200 para 1.450 metros. Até hoje não foi alterada a rota aérea. Eu já falei com a ANAC dez vezes, já ouvi todo o tipo de conversa.

Agora, deve ter, como diz o pessoal lá: um sapo espetado lá que não se altera a rota aérea. O que isso significa? Não se opera avião de médio porte e grande porte lá porque não está na rota aérea. Só isso, simples! Hoje tem quatro *gulfstreams* operando lá e a tripulação sabe o seguinte: “Não fala para o meu patrão porque se o meu patrão souber que estou operando irregular ele não me deixa mais operar aqui”. Ai vai para onde? É simples. Para lugar nenhum porque não tem mais vaga em Congonhas, não tem mais espaço em Sorocaba, não tem mais espaço em Amarais, talvez Bragança, talvez São José dos Campos como se está discutindo.

Quando eu disse: “Em busca do ótimo não se faz o bom”, o Fábio fez a colocação da preocupação do Governo com a parte *security*, tem o *safety* que é responsabilidade e o *security* também. Mas vamos a algumas realidades. Aqui em Brasília o passageiro da aviação geral e executiva ele é obrigado a entrar e sair pelo terminal 2. Por quê? Porque tem que passar pelo *security*. Então gente, vamos ao sensato. Se alguém quiser fazer alguma coisa ou transportar dinheiro com uma preocupação – quando me foi colocado isso aí – Luziânia tem zero controle. Em Luziânia você entra e sai do jeito que você quiser, da maneira que você quiser e está a absolutamente 36 km daqui do aeroporto.

Congonhas, se você quiser fazer e, eu já discuti isso, pela Abag, várias vezes com a Polícia Federal dizendo o seguinte: “se vocês estão preocupados porque vocês vão fazer alguma coisa aqui quando não pode decolar, e, vai um carro da Polícia Federal na frente do avião parar porque ninguém fez a listinha dos passageiros, é só ir pra Itu, que fica a 80 km, onde toda a droga, todo mundo, o Brasil inteiro sabe que eles pousam ali ou em canaviais entre São Paulo em Ribeirão Preto.” O problema não está no aeroporto de Congonhas.

É esse bom senso que a gente tem que colocar e colocar uma realidade. Isso é discutido. Dizer o seguinte: nós temos que incorporar, nós temos que implantar – eu, como Presidente do Ibac que fui, eu discuti isso no mundo, *security* no mundo, na Europa, na Inglaterra, na Rússia, na Itália – são todos membros –, Estados Unidos, a gente sabe quais as dificuldades, implantamos o *air clue card* para ter algumas identificações. Agora, vivemos uma realidade no Brasil porque o dia em que eu, como Abag, eu discuti com a delegada da Receita Federal, eu falei: “A Senhora conhece Ponta Porã?” “Não, não conheço”. “Por quê?” Eu falei: “A senhora deve conhecer Ponta Porã antes de implantar um sistema tão rígido no aeroporto de Brasília, porque os argumentos colocados não fazem o menor sentido”. Quando você tem uma rua, eu abasteço do lado de cá e do lado de lá, enfim, e assim nós temos várias outras cidades.

Então, nessa realidade é que eu diria o seguinte: “Em busca do ótimo não faz o bom”, mas, agora, cria um problema danado para aviação executiva porque você afugenta o pessoal, você tem situações que são de autoridades que tem que passar por situações desgastantes.

Exigência do caminhão de Bombeiros. É assim: custa quase um milhão de reais um caminhão de Bombeiros. Se a gente não consegue fazer a cerca do aeroporto, aí é exigido que você tenha um caminhão de Bombeiros. Obviamente o aeroporto não é aprovado e, daí, você não tem uma linha regular, você não tem o apoio, enfim, volta à restrição de ter a 120 – a pista – porque, com certeza, quando nós operávamos com 400, não havia a exigência do

caminhão de Bombeiros. Agora, de novo o bom senso: quantos índices nós tivemos de incidentes ou acidentes que requerem ou que o bombeiro foi um fator decisivo? De novo, eu não estou aqui questionando de não ter o bombeiro. O que eu estou colocando é o seguinte: vamos usar o bom senso, talvez a cidade tenha ou talvez a prefeitura faça, porque de novo a gente vai bater no problema de recurso.

Falta de política de abastecimento. Como a gente está tratando de um sítio, quer dizer, é um duro você chegar em 2012 e você buscar um abastecimento e dizer o seguinte: “Não aceito cartão de crédito” ou você pedir para um internacional que ele tem que trazer em dinheiro para pagar em dinheiro o abastecimento de combustível.

O serviço de entrada dos voos internacionais – de novo estou falando porque causa do membro, e eu tenho muita reclamação –, a forma como você recebe o passageiro. Quem é o passageiro da aviação executiva? É o presidente da empresa que veio trazer investimentos, é o vice-presidente da empresa que vai trazer investimentos; é um doente que está chegando. O pior tratamento que vocês possam imaginar é dado a um voo executivo, o pior país, considerado em termos de recepção, do cara que vai trazer bilhões e bilhões em investimentos para o país. Não existe uma facilidade, uma atenção.

Só para vocês terem uma noção, Fort Lauderdale, por exemplo, você pára o avião a sete metros da receita federal. Então, você chega ali, desceu e a sete metros foi lá, passou, entrou e, dez minutos depois você está do outro lado para pegar o seu carro e ir embora.

Aqui, não tem nenhum aeroporto de entrada que tenha o mínimo de política de atendimento para você fazer. E o estacionamento, que acabei de falar.

Então, eu acho que a minha posição é uma posição geral, está claro que este grupo tem que ser formado, que a gente tenha os operadores, que a gente tenha os legisladores, que a gente traga alguém que opere em Boa Vista, que se traga alguém que opere lá no Sul. Provavelmente, um dos Estados mais bem servidos de aeroportos seja o Rio Grande Sul. Entenda qual é a política, qual é essa diferença que a gente tenha, porque também é fácil a gente falar dos problemas de São Paulo. Em São Paulo há um problema. Agora você operar em Boa Vista, você operar em Manaus a gente sabe qual é a realidade.

De novo. Nós temos todos os nossos planos, mas o sétimo mandamento do comandante é: quem não tem capacidade para criar tem que ter humildade para copiar. Nós temos exemplos no mundo inteiro, em tudo o que é lugar, de gente muito mais evoluída que a gente; não é que seja mais inteligente, porque acho que o brasileiro se destaca de todas as formas. Vamos aprender com alguém que já fez alguma coisa e que possa transferir para a gente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Bem, ouvimos o Comandante Rui, experiente, tarimbado e que deu uma grande contribuição, também a esta Subcomissão no dia de hoje.

Portanto, com a palavra o Comandante Henrique, aviador como eu, lá da Itaituba, há mais de 25 anos.

O SR. JOSÉ HENRIQUE GRACIOSO MORAES – Lá do Amazonas, do Pará.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – RO) – Tornei-me Senador e, o Henrique, um grande empresário na área de táxi aéreo.

Henrique, você tem a palavra pelo tempo necessário.

O. SR. JOSÉ HENRIQUE GRACIOSO MORAES – Não, serei breve, Sr. Presidente.

Obrigado pelo convite, obrigado a todos aqui, ao pessoal da 121, aos companheiros que já palestraram.

Falar depois do Rui Aquino e do Prof. Cláudio é difícil. Portanto, eu não tenho muito a acrescentar, a não ser dizer que a 135 foi quase não comentada, não é? O táxi aéreo. Como operador e empresário na área da Amazônia, depois que vi o Miyada falar e mostrar os gráficos de aeroportos na região, o que é muito pouco, realmente, me sinto plenamente satisfeito com as ideias futuras no âmbito do que foi discutido, gráficos e tudo.

A única coisa que quero um pouquinho conversar e debater a respeito, é sobre o percentual do que a Infraero nos disse, é lembrar o custo do que está sendo pago pelos táxis aéreos. Eu, no caso, quando constituí a minha empresa, em 1998, pouco antes da criação da Anac eu não tinha conhecimento de várias situações, apesar de ter sido analisado pela agência durante três anos, fiscalizado, elaborando manuais. Surpreendeu-me quando, em 2008, foi imposto um aumento, ou retirado um desconto de 35%, como a Infraero diz, e que impactou em 54%.

Então, eu não tinha conhecimento e tive que absorver isso. E, logo após a adequação que a gente fez, em 2008, tem as medidas provisórias de 2011; o desmembramento de tarifa, qual o Decea, sendo que antigamente a gente pagava uma tarifa da Infraero em que estava tudo embutido. Para minha surpresa, na primeira vez que veio a tarifa da Infraero eu percebi que ela sozinha, sem a parte de comunicação, atingia os mesmos valores. Daí, parei para pensar: poxa, por que isso aí?

Acho que a Infraero tinha que destinar... O percentual da parte de comunicações, simplesmente foi criada uma nova tarifa, a tarifa do Decea. Absorvemos novamente.

Em 01/01/2011 isso totalizou um aumento real de 179%. E agora, novamente, com a Resolução 180, da Anac, nós temos mais um aumento, agora de 14%.

Então, a gente virando essa página aí, nós temos um aumento real que, hoje, atinge 270 a 300%, somando-se as duas tarifas, dentro do custo da nossa operação. Aí eu me pergunto: a Anac aumentou todas as tarifas, desde a obrigatoriedade do seguro obrigatório, a tarifa para que eu possa solicitar cheques, recheques, exame médico e tudo majorados em torno de 1.000%, não é Rui?

Combustível é um problema nacional, a gente aceita. Já ouvimos ontem a Presidente da Petrobras dizer da necessidade de aumentar novamente o combustível. Aí, nós temos os nossos trabalhadores, seguros.

Hoje, eu fazendo um mapa real da minha empresa, eu trabalho praticamente a custo zero, sendo que eu tenho uma válvula de escape, que é o custo manutenção que oscila em 20%. Eu não gostaria de negligenciar isso para que eu pudesse sobreviver.

Então, eu peço que as autoridades se atentem muito, mais muito sobre esse tema de custo, de quem vai pagar o custo. A gente tem que crescer, tem que ter aeroportos secundários, porque os grandes estão inchados. Eu entro lá em Congonhas, a minha empresa faz voos de valores, eu não tenho uma perua para quando o meu piloto vai lá e faz um plano de voo, que é uma janela, aquilo lá é quase um favor. Às vezes, ele faz esse plano de voo e fica aguardando uma perua da Infraero, quando ele chega ao avião, no pátio, para carregar um voo de valor que tem, inclusive, um plano de segurança aeroportuária da empresa, da polícia, da prestadora, às vezes ele chega lá e o plano já está vencido; já aconteceu duas vezes por falta de perua dentro do aeroporto.

A minha empresa tem sede no Campo de Marte, eu participei de uma licitação agora e foi majorado em 120% o aluguel do meu escritório. Eu, quando paro um dos aviões lá, por necessidade, porque nós não temos hangares. Os hangares, hoje, estão sendo licitados a R\$150 mil por mês. Uma oficina de manutenção não tem condições de pagar, táxi aéreo algum tem condições de pagar. Eu preciso usar o pátio da Infraero, quando chego lá tem um Notam que diz o seguinte: se o senhor não tirar o avião até as 8 da manhã o senhor vai ser multado. Mas, se eu decolar o meu avião e pousar de volta, posso ficar lá.

Então, vou repetir: estou plenamente satisfeito

Peço desculpas a todos pelo meu desabafo, que é uma preocupação futura. Eu emprego 80 famílias diretamente e gero mais uns 100 empregos indiretos. Trabalho em lugares de difícil acesso, presto trabalho para o ICMBio, presto trabalho para a Funai, Funasa, carregamento índio, correio, e sempre tive um sonho de ver a minha empresa, inclusive, mudar de patamar. Um dia, partir para uma 121, ter uma linha, porque a gente ouviu falar bastante aqui em regional, em passageiro, em terminal de aeroporto. Eu gostaria de, um dia, poder chegar lá. Então, estava preocupado.

Agradeço a todos por terem me ouvido. Muito obrigado, Presidente. Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Muito bem, Comandante Henrique e a todos que assistem a esta reunião. Vejam a dificuldade que acabamos de ouvir aqui por parte de uma empresa de táxi aéreo, colocada tão bem pelo Henrique. E precisamos, naturalmente, que a Infraero se manifeste, se possível, sobre esses questionamentos, que são altamente relevantes. A Anac também. Estamos aqui para debater exatamente esses assuntos.

O SR. JOSÉ HENRIQUE GRACIOSO MORAES – Eu vou deixar um relatório para esta Subcomissão, que pode ser passado a quem quiser conferir, inclusive com documentos da minha própria empresa.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Sobre o assunto desses aumentos de taxas, não há empresa de taxi aéreo no País que suporte isso. Está claro, está notório: economicamente, jamais o companheiro Henrique vai chegar a uma companhia regional e, olha lá, se não se afundar com essas taxas absurdas.

Acaba de chegar o nosso líder do Governo, e estamos aguardando o Senador Vital para elegê-lo, agora, nosso vice-presidente.

Senador Eduardo Braga, líder, ouvimos aqui os convidados. V. Ex^a acaba de chegar. Deseja fazer... vai observar.

Então, vamos direto aos questionamentos, pelo avançado da hora.

Eu começo por uma pergunta do coordenador de jornalismo e editor-chefe da Televisão Anhanguera, Rede Globo, Palmas, Rogério Silva. Ele faz aqui algumas perguntas à Infraero e à Anac.

Primeira: quando virão os investimentos para tornar o aeroporto de Palmas uma alternativa para as conexões de Brasília? Se a Infraero tem alguma resposta nesse sentido.

Outra: por que a Infraero aceita a pressão das grandes companhias na hora de definir horários de voo? O que se vê é um fluxo intenso em alguns horários, enquanto em outros os aeroportos, como o de Palmas, ficam praticamente às moscas, sem falar dos terríveis horários das madrugadas.

Outra: e as cidades de médio e pequeno porte, como Araguaína e Gurupi, por que há tanta dificuldade de liberar voos e escalas nessas cidades? Portanto, essas são do Rogério, diretor de jornalismo de um veículo importante do nosso Estado.

Agora, aqui vão os nossos questionamentos para a Infraero.

O último grande aeroporto construído no Brasil foi o aeroporto de Confins, em Minas Gerais, entregue em 1987. Passados quase 25 anos, desde essa última inauguração, quantos aeroportos de grande porte serão construídos pela Infraero nos próximos 25 anos? Se a Infraero já tem um planejamento nesse sentido.

Outra: a Infraero informa que já investiu mais de R\$1 bilhão no ano passado em seus sítios aeroportuários. Contudo, além do estado lamentável de vários aeroportos, como o de São Luís, no Maranhão, o de Goiânia, em Goiás, vários usuários reclamam da falta de investimentos em infraestrutura de auxílio à navegação e por diversos auxílios, rádios NDB, VOR, DMS, que vivem frenados e, quando os aviadores cobram uma posição do Decea, o mesmo informa que tal auxílio, especialmente aqueles nas dependências dos aeroportos federais, é de responsabilidade da Infraero.

Quais são as facilidades e os auxílios para a navegação aérea, de responsabilidade da Infraero? Essa é a pergunta.

Outra. Como está o plano aeroviário nacional? Quantos Estados possuem um plano aeroviário aprovado? Inclusive, nesse sentido, nós estamos encaminhando, por meio da Subcomissão de Aviação, um ofício para todos os Estados solicitando que nos informe o seu plano aeroviário.

Agora, vai para a Infraero e Anac, Fábio.

Existe algum planejamento conjunto entre Infraero, Anac e a SAC com outros órgãos públicos ou Ministérios que aborde o tema mobilidade urbana – tão falada aqui hoje, e inclusive, o Rui colocou muito bem – que verifique o impacto da ampliação ou criação de sítios aeroportuários? Colocado, inclusive, pelo Prof. Cláudio.

Outra pergunta. Como está se dando a interação entre Infraero e Anac, ou entre a regulada e o órgão regulador? Existem sobreposições de funções entre Anac e SAC no tocante à regulação dos aeroportos? Porque nós ouvimos por parte do Fábio se referindo a aeroportos; e ouvimos por parte do assessor da Diretoria de Aeroportos da Infraero, o Luiz Miyada, também. Então, nós perguntamos: como se desenvolve essa relação, no sentido de desenvolver o planejamento de uma política pública voltada ao desenvolvimento dos nossos aeroportos?

Para os dois. Tanto a aviação geral como os táxis aéreos vêm sofrendo com os reajustes das taxas e tarifas por parte de Infraero e Anac – tão bem colocada pelo Comandante Henrique – que hoje, no caso específico dos táxis aéreos, chega a representar de 9 a 12% dos custos de sua operação em aeroportos administrados pela Infraero.

Em 2008, a Infraero suspendeu o desconto de 35% sobre as tarifas cobradas da aviação geral, que terminou por incluir os táxis aéreos, o que reajustou as mesmas em 58,85%.

Já em 2011, com a Resolução 180 da Anac, as tarifas em alguns casos chegaram a ser reapreciadas em 400%. Pergunta-se: quem tem a função de estabelecer os valores e os reajustes das tarifas praticadas pela Infraero?

Outra pergunta. Ainda nesse sentido, a Infraero, por meio do Ofício nº 3719, de 2012, determinou a aplicação de descontos sobre as tarifas domésticas de pouso e permanência da aviação regular e do transporte aéreo não regular, Grupo 1, grande aeronaves, em aeroportos de terceira e quarta categoria. Pergunto: a Infraero possui plena liberdade de conceder descontos aos seus usuários? Em caso positivo, qual o papel da Anac, nesse contexto, para a concessão desses descontos?

E arrematando: por que não estender esses benefícios para as empresas de táxis aéreos reguladas pela RBAC 135? Inclusive, houve um tratamento diferenciado entre São Luís e Palmas, que nós questionamos numa audiência pública anteriormente. E o presidente da Infraero disse que aquele desconto de São Luís foi porque o Presidente Sarney, a quem tenho muita estima, a Governadora Roseana, os políticos de lá pediram. Ora, isso é resposta que se dê ao Senado Federal? Nós estamos tratando de país, com todo o respeito que tenho pelo Presidente Sarney, pela Governadora Roseana e pelos maranhenses. Eu sou, inclusive, filho e neto de maranhense, mas não podemos administrar uma instituição como a Infraero

dando esse tipo de resposta. Se se usou de um tratamento para um, tem que valer para o outro.

Portanto, mais uma pergunta: quais são as políticas públicas ou qual o planejamento, em longo prazo, por parte da Infraero, para as empresas de táxi aéreo, oficinas de manutenção, aviação geral, hangaragem e as demais que utilizam os aeroportos? Porque vemos e observamos os órgãos federais muito focados apenas na aviação de companhia. Temos uma gama de instituições que se utilizam do aeroporto e queremos ouvir da Infraero qual é a posição nesse sentido.

O que a Infraero entende por aviação geral e, no caso dos táxis aéreos, como vem aplicando os benefícios previstos em lei para as empresas prestadoras de serviços aéreos públicos não regulares? Existe algum fator para beneficiar o desenvolvimento desses setores da aviação?

Mais outra para o Fábio: como a Anac se insere nos processos licitatórios ou de concessão de áreas dentro dos espaços aeroportuários federais? Qual é a força jurídica de suas resoluções, como a Resolução nº 113, de 2009, perante as decisões da Infraero? Ou pode estar a agir com liberalidade?

Outra pergunta. Os altos valores atingidos nas licitações recentes em vários aeroportos brasileiros, como Campo de Marte, Jacarepaguá, etc., têm colocado em xeque a situação de várias empresas de táxi aéreo, oficinas e de aviação geral. Muitos acreditam que a possibilidade de renovação dos contratos ou mesmo a entrada de empresas dessa categoria com a dispensa de licitação vem sendo distorcida com aumento abusivo nos valores das concessões, com o objetivo de retirar as empresas de táxi aéreo que não sejam *offshore* e a aviação geral dos sítios aeroportuários federais. Tal situação tem levado a uma insegurança jurídica, além de estar diminuindo o ímpeto das empresas em seguir investindo ou mesmo operando – e aqui muito bem colocado pelos dois comandantes. E a pergunta é no seguinte sentido: qual o referencial utilizado pela Infraero para reajustar os valores das concessões? Por parte da Anac, existe algum referencial ou tabela de valores para ser aplicados em relação às áreas aeroportuárias em caso de concessão de hangares ou espaços dentro dos aeroportos federais?

Próximo. Muitas vezes, chegam para as empresas cobranças indevidas por parte da Infraero, que dizem respeito a voos não existentes, prefixos errôneos, localidades não compatíveis e mesmo cobranças de voo internacional para táxis aéreos. As empresas, para seguir operando, são obrigadas a pagar valores elevados e indevidos, devendo, se quiserem, requerer ressarcimentos que serão concedidos vários meses depois e somente na forma de compensação. Qual a razão de esse *modus operandi* ser tão frequente e quais os critérios utilizados pela Infraero para conferir as cobranças indevidas feitas a muitos de seus usuários?

E mais uma pergunta, a última: por que a iniciativa privada não pode construir aeroportos 100% privados no Brasil? Seria viável essa realidade?

Esses são alguns questionamentos por parte do setor da aviação. Vários segmentos encaminharam e eu aqui estou procurando ser o intérprete de todos esses questionamentos.

Essa última pergunta pode ser também para o Prof. Jorge Pinto. O senhor pode contribuir muito conosco nesse sentido, professor, porque nos Estados Unidos e em outros países temos aeroportos privados à vontade, e funcionam muito bem. Facilitam, inclusive, para todos que utilizam a aviação de modo geral.

Portanto, quero aqui reforçar a mensagem do Comandante Rui aos representantes da Infraero e da Anac de que direcionem mais, tirem um pouco o foco apenas de companhia, como já disse anteriormente um palestrante, em outra audiência pública, dali onde está o tapete vermelho. Ora, nós salvamos vidas na Amazônia. Está aqui o Comandante Paulo, da Gol. Nós salvamos vidas na Amazônia. Também a pequena aviação faz parte do contexto de integração do País, transportar vidas, riquezas, e salvar vidas. Portanto, precisamos que a Anac e a Infraero tenham, efetivamente, um comprometimento com esses outros setores da aviação.

Ao Fábio, quero fazer mais uma observação com relação a Araguaína. Em Araguaína, foi feita a reforma da pista, foi feito o estacionamento e a estação de passageiros. Quase todos os critérios foram aprovados pela Anac, exceto um, com relação à possibilidade de chuva, de hidroplanagem, aquaplanagem. Araguaína é uma cidade de que é importante que a Anac tenha conhecimento: lá não opera instrumento, lá não tem torre, lá não tem ILS, lá não tem NDB, não tem VOR, não RNAV, enfim, opera-se visualmente. Poderia, naturalmente, como estamos encontrando esse caminho, a Anac, através de um Notam, colocar que lá não se opera, por medida de segurança, durante chuva. Pronto. Até porque os aeroportos alternativos, Carolina, Marabá, Imperatriz, com todo o respeito, garanto que não estão nas condições em que está Araguaína hoje. Então, se os alternativos estão operando, esse não pode? Se um técnico for lá constatar como está a pista de Araguaína, a de Carolina, a de Imperatriz e a de Marabá, tem de interditar tudo, porque a nossa, com certeza – e falo porque conheço – está em melhores condições de operar, até porque estamos há cinco meses ali, fazendo a reforma da pista. Mas estamos encontrando uma solução através desse Notam. E ainda temos a condição de, a partir de abril, não termos nenhum período chuvoso no Estado.

Portanto, quero mais uma vez pedir à Anac atenção especial para essa cidade de Araguaína. Isso não é questão política de pressão de um Senador do Estado. Araguaína está para Palmas assim como Imperatriz está para São Luís, Marabá está para Belém. Então, é uma cidade importante economicamente no contexto do nosso Estado. E eu compreendo plenamente a preocupação da segurança, Fábio, mas nós podemos plenamente liberar o aeroporto de Araguaína através de um Notam, com restrição para pouso com chuva, até porque ninguém vai pousar com chuva, porque não tem procedimento de instrumento. Como vai pousar com chuva? Portanto, estamos aguardando com ansiedade o resultado daquela reunião e esperamos contar com sua compreensão nesse sentido.

No mais, com a palavra o representante da Infraero.

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – Obrigado, Sr. Presidente.

Vou tentar dar uma passada geral nos aspectos. Talvez, nem todos eu vá conseguir aclarar, mas vamos lá.

O SR. PRESIDENTE (Vicentino Alves. PR – TO) – Fique à vontade. Depois você pode mandar por escrito.

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – OK.

Foram três questões da TV Anhanguera, do Rogério Silva, que vale comentar.

A questão dos investimentos para Palmas como alternativa de Brasília. Quanto a isso, advogo outro lado. Acho que temos de conversar dentro da indústria, certo? Estamos fechando Palmas com 500 mil passageiros/ano. Eu tenho dúvidas até que ponto as empresas aéreas optarão por um mercado de hoje de 500 mil passageiros/ano para fazer ali a parte de conexão. Acho que dá para se discutir. E, se for o caminho mostrado – vamos dizer assim –, o sistema tem alguns exemplos bastante emblemáticos.

A Infraero vem de uma situação, de uma história recente: Aeroporto de Confins, em princípio, cinco milhões de passageiros/ano como capacidade. Entra para a rede da Infraero pronto, entregue pela CORPAer em 1984. Fechou o ano de 2004 com menos de 500 mil passageiros/ano. Ou seja, a Infraero bancou esse aeroporto por 20 anos.

Nos últimos cinco anos, a Infraero ficou devendo capacidade. Se você for ver isso como um empreendimento, como são as concessões, isso teria sido um grande rombo num modelo de negócio. O que faltou? Faltou a composição dos vários segmentos, e um dos grandes argumentos que fizeram com que esse aeroporto ficasse durante 20 anos dormindo e custando foi a falta da adequação, que era encargo do Estado, de melhorias na MG 010, que se conseguiu construir ou se compor algo que era entendido como uma contrapartida, vamos dizer, do investimento feito na década de 80.

Hoje nós estamos perdendo de novo para esses cinco milhões; o movimento já chegou a oito milhões e meio. Estamos conseguindo. É uma infraestrutura muito melhor do que Pampulha, mas, de certa forma, já defasada em função desse *boom* dos últimos cinco anos.

Temos mencionado muito essa questão do planejamento, talvez integrado com outros modais, e me parece que esse é o caso típico também que seria cabível para Palmas. Uma discussão que realmente tem potencial até onde dá para chegar e o quanto seria razoável colocar-se nessa infraestrutura dentro de uma perspectiva que eu chamaria de bastante realista em termos de aproveitamento.

As outras duas eu compartilho quase que totalmente, com relação à concentração de horários ou à exploração de horários inconvenientes, também vejo como não sendo tão benéficos para a Infraero, está certo? Devo lhe assegurar que a Infraero é um dos componentes desse sistema que briga bastante para ter um aproveitamento que eu chamaria mais racional da infraestrutura. Da mesma forma como os passageiros padecem pegando em algumas localidades voos pela madrugada, isso para a Infraero significa um custo maior

também. Tem os adicionais noturnos, tem energia elétrica, condicionamento e tudo que, à noite, são mais caros.

Agora, tradicionalmente, na indústria do transporte, costuma-se dizer que esses picos, essas concentrações são um fenômeno, está certo? Acontece. Acho que dá para administrar um pouco. Temos, em algumas situações, conseguido certo sucesso, eu diria, principalmente, nesses últimos cinco anos, que não foram tão generosos em termos de provê mais instalações, o jeito foi administrar o perfil do tráfego. E de novo eu lembro: a gente, dentro da rede, vê um crescimento de 75% nos últimos cinco anos, algo bastante significativo, sem ganhos correspondentes em termos de infraestrutura.

A Infraero não tem tanta autoridade assim para gerir esses horários.

A gente sempre vai bater na argumentação de uma estrutura extremamente extensa de configuração de rede de oferta de serviços pelo transportador que acabam, principalmente nos finais de linhas, Boa Vista, Macapá, mesmo Belém ou Manaus, tendo uma movimentação de repente muito maior em horários não tão convenientes para a população. Mas é a oferta que se tem, está certo? Certamente, isso está orientado pelos grandes mercados, que seriam os do Sul e Sudeste, em termos de programação de frota. Em algumas situações, eu não vou dizer que a gente padeça tanto quanto os usuários finais, mas a gente também administra esse reflexo dessa estruturação às vezes perversa ou excessivamente concentrada da oferta de voos, e ociosidades de infraestrutura em horários que seriam muito mais convenientes.

Dá para ir se ajustando? Dá. Eu acho que até, à medida que o próprio mercado vai crescendo, e estamos praticamente em uma fase de quase que dobrar em cinco, sete anos, essa diversificação começa a ser maior, até porque o chamado fator de produção, que é o tamanho das aeronaves, começa a justificar uma maior oferta, começa naturalmente a ter uma desconcentração. É difícil, mas também a Infraero não tem autoridade para interferir nesse ponto, está certo?

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Então, são mesmo as empresas que regulam isso, como ele fez a pergunta? Se não tem quem regule!

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – O nosso parâmetro de oferta é o que a gente tem mapeado como sendo a capacidade das instalações.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Luiz, vou fazer só uma colocação para facilitar mais ainda o raciocínio do Rogério.

Por exemplo: um passageiro quer ir a Imperatriz ou Belém, ele decola de Palmas, pousa em Brasília; depois ele volta por cima de Palmas e vai a Imperatriz e a Belém. Quer dizer, isso dificulta a vida do usuário do transporte. Eu queria saber se a Infraero, ou a Anac, quem poderia facilitar isso.

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – Senador, a Infraero não faz a política de transporte.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Não faz. Quem faz?

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – Talvez a Anac tenha condições.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – A Anac? Isso porque a gente precisa de um órgão para organizar tudo isso, mas poderemos...

O SR. PAULO ROGÉRIO LICATI – Acho que na própria apresentação que nós fizemos, legalmente, hoje, as empresas têm essa liberdade, e dada a capacidade operacional, da infraestrutura que é disponibilizada, ela busca otimizar a malha. Realmente, esse caso de operações...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Quer dizer que o Governo Federal não tem um órgão como organizar?

O SR. PAULO ROGÉRIO LICATI – Legalmente, não conseguimos entrar na programação que as empresas fazem.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Elas que programam?

O SR. PAULO ROGÉRIO LICATI – Elas programam, buscam manter, fazer sustentável em si a própria operação.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Então, ficou claro, como disse aqui o Rogério, que as empresas é que comandam. Não há um órgão federal para organizar isso.

O SR. PAULO ROGÉRIO LICATI – As empresas têm liberdade para realizar suas operações, de acordo com a malha que for economicamente viável para atender à população.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Agora, imagina os passageiros nas mãos das empresas!

A finalidade desta Subcomissão, inclusive, no planejamento, Luiz e Fábio, é exatamente produzir algumas legislações para colocar regra nisso tudo. Porque está sem regra. Como é que num país as empresas é que vão comandar da forma que elas entendem? Quer dizer, olha a que ponto que chega!

Então, nós vamos colocar legislações em cada setor necessário, apresentar à Presidenta Dilma, apresentar ao País, para que a gente possa regulamentar melhor a questão do transporte de passageiro.

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – É eu acho que o cenário atual, em termos de regulamentação, não nos faculta, pelo menos a nós Infraero como provedor da infraestrutura, opinar nessa estruturação das redes das empresas, a não ser com relação às nossas limitações, e aí seria a capacidade aeroportuária, no caso da Infraero.

Com relação aos novos aeroportos, eu acho que a gente está se avizinando de um novo ciclo de pelo menos estudo e definição de novos aeroportos. Tirando o eixo que veio aí até os anos 70 e 80, que fechou o ciclo de Guarulhos e Confins, que foram os dois

últimos grandes empreendimentos, em termos de... A experiência na condução que a Infraero esteve envolvida foram: um deles já pronto e operando, que foi o de Rio Branco; e o outro foi, agora, o de São Gonçalo do Amarante, que está praticamente com a parte aérea, vamos chamar assim, pronta, e a decisão foi se buscar os investimentos finais e a operação com parceiros privado. Isso já está a caminho em termos de conclusão dessas instalações e será um novo aeroporto. Nessa situação, a Infraero deixa de operar o que hoje é de responsabilidade dela no aeroporto de Natal e que é uma infraestrutura compartilhada com o nosso centro de treinamento da Força Aérea Brasileira. Tem o lado civil, e acredito que, até 2014, já deva estar operacional o São Gonçalo do Amarante.

Entendo, e acho que esse volume tem dado indicações de que é necessário caminhar para novos sítios, ou pelo menos ter já plotados novos sítios, principalmente na Região Nordeste. Temos Recife, Salvador nem tanto, mas Fortaleza e alguns outros. Outro que tem surgido é Porto Alegre, com alguns problemas de comprometimento no entorno.

Então, certamente, virá um novo ciclo de construção ou de identificação, pelo menos, de novos sítios.

Comentou-se também, Presidente, a questão da falta de auxílios e localização de novos auxílios. Nesse programa, na parte de instrumentação, o viés que a Infraero tem é que ela acaba, vamos dizer, respondendo como órgão operacional de dois sistemas, o sistema aeroportuário e o sistema de proteção.

O sistema de proteção, nós não somos os operadores ou os formuladores das políticas de desenvolvimento de atualização da totalidade – só exemplificando algumas situações. Operação dos auxílios: torre de controle em Brasília é do próprio Dcea, que é o órgão central do sistema, vamos dizer assim. Nós já somos operadores em Guarulhos, não somos em Congonhas, somos no Santos Dumont, não somos no Galeão, somos em Vitória, e não somos em Confins.

Então, essa composição da questão de auxílios, às vezes, é um pouco mais complexa, e a gente é um elemento executor também dessa política de modernização nos aeroportos onde a Infraero é a operadora dos auxílios e do controle de tráfego.

De forma a generalizar, eu acho que a gente precisa de um tratamento mais ponto a ponto, para que se tenha exatamente a ideia da responsabilidade, se está conosco ou com o próprio Decea.

Senador, o senhor me ajuda se eu estiver me perdendo em algum ponto.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – A terceira questão, pelo o que deparei, era a respeito do plano aeroviário nacional ou dos planos aeroviários estaduais.

Esse é um encargo que, na nossa visão, a gente normalmente contribui como instituição – eu até fiz um extrato ali –, mas aquilo que cabe à Infraero é a operação dos aeroportos que lhes são atribuídos. São os pontos mais relevantes? São. Hoje, nós temos

certeza de que estamos acima de 95%, por enquanto, do tráfego da aviação civil nacional, pelo menos na parte de passageiros. Mas é menos de 10% do número de aeroportos, nós estamos, hoje, com 66, nesse universo dos 720 que surgiram aí nas nossas apresentações.

Desses 720, em realidade, nós temos 186 ou próximo a 190 que são tarifadores. A questão da habilitação para ser tarifador passa por uma planilha, vamos chamar assim, de 56 itens ponderados em termos de pontuação que vão enquadrá-los, em que categoria tarifária isso está enquadrado. Então, nós temos, nós Infraero, basicamente um terço em termos de número de aeroportos que são tarifadores.

A formulação do plano aeroviário, no nosso entendimento – a gente também sente de certa forma uma falta disso –, hoje me parece uma tarefa eminentemente da nossa Secretaria de Aviação Civil, que é a formulação de uma política de desenvolvimento e de abordagem. Naturalmente, nós podemos contribuir e entrar no debate, até na parte técnica, com essa formulação, mas, em termos de atribuição, certamente, um órgão do Executivo, que, talvez, até o final da década de 90 ou até a criação da própria Anac, isso estivesse bastante misturado nos encargos do DAC, o que era típico do Poder Executivo e o que era típico do regulador.

Eu acho que isso está ficando cada vez mais claro: as políticas ficam com o Executivo e a regulação com a Anac, que é um órgão independente de regulação e fiscalização. Acho que é razoável também que a Infraero se posicione como um operador desse sistema de infraestrutura. Acho que cada vez fica mais claro isso. Acho que temos a nossa relevância. Podemos contribuir na discussão das políticas, mas certamente não somos os formuladores, os propositores das políticas. E também enxergamos isso, a necessidade de se abreviar essa discussão de um plano aeroviário nacional, que é mais ou menos onde a Infraero está posicionada nos aeroportos de interesse no tráfego aéreo nacional, complementado pelos planos estaduais.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Essa preocupação dessa pergunta e da seguinte vai exatamente ao encontro da fala do Prof. Cláudio que é a preocupação com o crescimento da economia nacional.

Nós observamos naquele gráfico o avanço, a velocidade com que vamos ter no País.

Essa outra pergunta também vai, a quarta pergunta, não sei se o senhor anotou, Dr. Luiz ...

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – A questão da superposição.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Não, é assim: se existe algum planejamento conjunto ...

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – Ah, na questão da mobilidade urbana.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) –... entre Infraero, Anac e SAC com relação... Exatamente isso aí.

É importante nós nos preocuparmos com isso. Olhe o caso de Mossoró, o caso de Guarulhos. Faltou...

Não estou culpando a atual gestão, mas, ao longo dos anos, faltaram planejamento e organização. Não deveríamos estar passando pelo que o Prof. Cláudio colocou aqui.

Então, nós temos de ter um planejamento nacional nesse sentido.

Até eu observei, na hora da palestra dele, que o senhor fez uma anotação basicamente. Eu não sei, mas...

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – Esse é um aspecto bastante interessante. Nós temos mantido, inclusive, dentro da nossa área de planejamento, uma área que a gente chama de integração urbana.

Duas questões básicas estão no encargo e, às vezes, a gente não tem a necessária ressonância com os órgãos estaduais, vamos chamar assim, está certo?

Uma é a parte de proteção, porque, querendo ou não, tem uma atribuição específica do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, DECEA, com relação ao que vai, vamos chamar, acima do horizonte, obstáculos e tudo o mais.

Há preocupação quanto ao ruído, com a convivência, a integração com as comunidades circunvizinhas, e as questões de acessibilidade, acessibilidade de serviços públicos.

Eu não posso lhe asseverar que nós temos tido muito sucesso nesse esforço. Às vezes, temos iniciativas, às vezes temos concorrência e concentração do tipo: no eixo Rio-São Paulo, teve a febre do TAV, do trem de alta velocidade, que era conduzido pela ANTT, em termos de especificação, e que passava nos aeroportos tanto do Galeão, como de Guarulhos, e, depois, em Campinas e nos respectivos centros. Isso deu uma desacelerada, se superpunha a um trabalho, no caso de Guarulhos, da CTPM, da ligação ao centro, que também estava com a viabilidade um pouco questionada, vamos dizer assim.

Hoje, se dividiu o estudo do TAV em duas etapas, vamos dizer assim – a parte da operação e a parte da provisão da infraestrutura. Não tenho acompanhado como é que isso tem evoluído e, no caso de São Paulo, para o caso de Guarulhos, têm evoluído algumas coisas com relação à CTPM, com risco de uma concorrência para um VLT.

Então, às vezes, tem também uma descoordenação na programação do próprio transporte de superfície, está certo?

O Fábio até citou a questão de Porto Alegre. Talvez seja a situação mais próxima que a gente tenha de um transporte sobre trilho dos terminais aeroportuários, ou de um terminal aeroportuário.

Recife tem uma certa proximidade também, mas não conseguimos a ligação, ainda, com o aeroporto, o terminal do aeroporto, e, certamente, a gente tem de atingir um nível um pouco melhor nessa questão.

Quando a gente fala de Porto Alegre pelo lado do transporte de superfície, a gente está com uma dificuldade danada com relação aos obstáculos.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Onde?

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – Em Porto Alegre.

A empresa vinha, já há algum tempo, estudando uma expansão da pista para Porto Alegre, de 900 e poucos metros, e estamos numa avaliação técnica com o Decea, em função do conjunto de obstáculos que me parece que evoluíram no entorno, o que pode levar a se ter de reavaliar esse plano.

Então, é, realmente, um segmento a ser melhorado e integrado.

Superposição de atribuições ou responsabilidades com SAC ou mesmo Anac, eu não acredito que tenha, ou que esteja havendo assim tão significativamente, está certo?

Como o Fábio colocou, a Anac é muito reguladora e fiscalizadora – aspectos de segurança e dos serviços aéreos, das duas seguranças: *security* e *safety*.

A Infraero, hoje, como empresa pública, está concentrada na provisão e no atendimento a esses parâmetros, eu diria, nos principais aeroportos do País, dos de capital e alguns outros, e a SAC ligada diretamente à Casa Civil, à Presidência, ligada diretamente à Presidência, eu acho que tem a parte político-estratégica para o sistema.

Então, uma série de programas que antes eram entendidos serem do DAC, com a separação entre o típico regulador e o típico de Governo, ou do Poder Executivo, eu acho que as coisas começam a caminhar de forma mais harmônica, vamos chamar assim.

Meu entendimento, na questão de planejamento de sistema, organização do sistema, tanto da estruturação para a aviação, como para a infraestrutura em decorrência, vamos chamar assim, é uma atribuição típica, em termos de propostas, ou de trazer as propostas para a discussão do Executivo, naturalmente, atendendo à questão da regulação, que está sendo amadurecida e aperfeiçoada pela agência.

A Infraero, hoje, é a maior operadora, mas é uma situação que também pode evoluir, e tem um papel significativo nessa provisão de serviços de infraestrutura para o transporte aéreo.

Algumas questões a respeito da política tarifária ou das práticas tarifárias, que também foram levantadas, eu não vou conseguir contrapor, e nem é o caso de contrapor, mas até de buscar um entendimento sobre esse cenário dos últimos anos.

Nós temos nitidamente a divisão entre o que é o chamado Grupo 1, que são os operadores regulares, e Grupo 2, que são as outras empresas e também os do setor privado.

E tinha o que vou chamar de alguns incentivos em termos de tarifas unificadas e de redução que, eventualmente, o senhor tem mapeado quando aconteceu e eu não tenho até porque duvidar disso.

O fato de...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – Ok. Eu somente farei um comentário que é mais de ordem geral. Às vezes confundem a Infraero com a formuladora de políticas e inclusive da política tarifária; e talvez tenha havido uma razão bastante forte para isso.

A Infraero sempre foi o coletor do Sucotap. Então, apesar de ela ser a operadora desses 66 aeroportos, cobra pelos 186. E para cobrar dos 186, ela depende de uma coleta de informações que às vezes não se esgota dentro do universo de 66. Não significa isso que tenha ou não erros dentro do sistema Infraero, mas pode ter também fora do sistema Infraero.

Agora, também tenho absoluta certeza de que os pedidos de revisão talvez sejam trabalhosos, mas são executados e revistos esses valores. Eu não sei o quanto isso tem dado de mão de obra.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Hoje, a Infraero tem consciência de que a somatória das duas tarifas – a tarifa da Infraero e a do Decea – atingem esse percentual de 10%, 9%, 11%?

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – No setor da aviação não regular eu não tenho essa evidência, não.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Isso é importante.

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – Esses números que eu trouxe e foram os que apresentei são fruto do anuário estatístico da Anac; o módulo econômico que é processado em cima das concessões de empresas regulares do transporte aéreo.

O SR. JOSÉ HENRIQUE GRACIOSO MORAES – Um apartezinho, por favor.

É importante que alguém ou a Anac, que recebe todo ano um relatório de dados estatísticos de cada empresa de taxi aéreo, tenha o poder, se essa empresa não der lucro ou negligenciar em algo, de cassar a concessão dela. Alguém, ou Anac, ou Infraero, precisa entender que um quilômetro de um turbo-hélice ou de um motor a pistão há quatro ou cinco anos praticamente não é alterado.

A Anac e a Infraero precisam entender que um segmento muito grande de compensação de malotes bancários foi extinto. A Anac e a Infraero precisam entender que com a quantidade de aeronaves novas entrando para empresários e empresas *corporate*, que eram tomadoras do serviço de taxi aéreo, tal serviço hoje cessou. E que alguns desses ainda estão fazendo taxi aéreo clandestino. Então, alguém precisa chegar e dizer quanto vale, realmente, uma tarifa aeroportuária para um taxi aéreo? Não é simplesmente pegar a 121 e

falar que é isso aqui. Então, tem que ser analisado no relatório o faturamento real da empresa. O Rui conhece bem esse segmento.

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – É. Eu só vou pontuar uma questão...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – É importante, viu, Luiz, ter esse conhecimento que às vezes a Infraero não tem. Por exemplo, ele quer dizer que a soma das taxas aeroportuárias, hoje, estão custando, para a empresa de táxi aéreo, mais do que os impostos; a questão fiscal.

Por exemplo, colocou-se, inclusive no encontro com a Anac, com vários do setor, que gira em torno de 9% o custo fiscal e as taxas estão dando 12%. Isso é possível a Infraero observar e corrigir o rumo disso tudo.

Pois não, continue.

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – Eu não tenho acompanhado esses números *pari passu*. Acho que é uma linha de debate interessante. Mas também devemos estar atentos para o fato de que estamos dentro da modelagem que é permitida em termos das tarifas.

Outra questão de que se estava falando é a respeito da redução, para a terceira e quarta categorias de aeroportos, das tarifas; mas somente para as operações do Grupo 1.

Eu, realmente, não tenho dados de como, a partir de quando – não é nem duvidando aqui – ou do que tenha levado a isso. Mas posso até buscar e depois manter a comissão informada.

O SR. JOSÉ HENRIQUE GRACIOSO MORAES – Somente mais um apartezinho. É sobre a modelagem de cobrança de tarifa aeroportuária hoje somada com o Decea.

Por exemplo, estou falando da região em que opero. Tenho um voo que faço de Belém para Santarém, passando por Altamira, em que fico uma hora e pouco sem comunicação com o centro amazônico. Mas estou pagando por isso.

Eu tenho uma operação de Infraero em que decolo de Santarém – faço 50 por mês – para Juriti, uma fábrica de uma empresa de alumínio que não tem nada; ela administra a pista ali. Eu tive esse preço majorado em 100% de Infraero, sem benefício nenhum. É um aeroporto da categoria do de São Luís usado por todas as empresas de táxi aéreo, inclusive uma linha aérea que levou o dono dela, César Pena Fernandes, da Penta Transportes Aéreas, a cometer a loucura de fazer um aeroporto particular para ele, porque não aguentou pagar tarifa aeroportuária e quebrou. A empresa dele quebrou, como várias.

Então, é um aeroporto que está praticamente sem operação. Pouquíssima operação, se o senhor vir aí nos percentuais, com um custo altíssimo, no meio do nada. Por isso, eu gostaria de entender essa regulação.

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – Sr. Presidente e colegas daqui, eu não tenho condições de entrar nessa parte da formulação da questão tarifária, dessa política. Eu posso até, se o senhor concordar, buscar isso lá dentro.

Mais um comentário, em termos gerais, que tenho entendido que está afligindo a indústria – vamos falar assim – é a questão da renovação dos contratos de concessão e de utilização das instalações dos aeroportos.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Você fica devendo uma resposta e aquilo que não souber, não se preocupe. Fique à vontade. Aqui estão todas as perguntas.

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – Essa dos contratos...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Com relação a estabelecer os valores de reajustes sobre tarifas praticadas pela Infraero, quem tem essa resposta?

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – Como foi essa composição, ontem a nossa área de tarifas que dá para...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Está bem. Caso V. S^a deseje responder também por escrito... É como eu disse. Esta é uma subcomissão técnica. Os senhores terão acesso às notas taquigráficas da reunião. Então, naquilo que houver necessidade de fazer depois, nenhum problema. Fique à vontade.

Podemos ir para a outra.

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – Também um comentário geral a respeito da questão da relicitação ou licitação de espaços historicamente tidos como operacionais essenciais para os que militam na área tida como operacional para os aeroportos. Não entro em detalhes também – acho que a nossa área comercial tem condições de aprofundar no debate...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Depois, encaminha.

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – Basicamente, o que visualizo é o seguinte: pelo lado dos órgãos de controle do Governo Federal, temos sido quase que compulsado a buscar essa nova ordem em termos de licitação e tudo mais, em cima da regulamentação da 113, que eu acho que está saindo uma revisão, não é, Fábio? Ou já foi publicada recentemente?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – Não, ainda não, mas deve estar saindo uma revisão da 113.

Então, as atividades tidas como operacionais, essenciais e tudo o mais têm tido uma revisão na parte conceitual e, de parte da própria Infraero, como a que cede os espaços, pelos prazos de vigência, pelas várias renovações desses contratos por que passamos, pelos órgãos de controle, temos sido quase que compulsados a relicitar ou licitar esses espaços. Certamente, em várias situações ou em algumas situações, vamos ter algumas

inversões do comportamento histórico, não pela irrelevância de alguma atividade, mas por se começar a se aplicar a seletividade do que é um processo licitatório. É uma discussão em que se pode também aprofundar.

Um último comentário a respeito de concessões ou de construção de aeródromos privados ou de aeroportos privados. Eu acho que, em alguns locais, já tivemos até conversando sobre algumas situações dessas, principalmente no âmbito da SAC. O uso público de infraestrutura privada... Pelo menos na visão Infraero, o que enxergamos é que, desde que seja uso público, esteja submetido aos mesmos requisitos que é papel da Anac colocar. Então, essa insegurança jurídica em termos de investimentos me parece que é um dos fatores. Pelo lado da exploração, que a regra seja única para todos. Eu não acho que vá ser diferente, pelo menos pelo que tenho visto da parte da Anac, que tem sido o caminho que, cada vez, se trilha de forma mais veemente, que é o de buscar e trazer segurança nos dois sentidos, para o desenvolvimento da indústria. Acho que é uma discussão também que deva frutificar em um disciplinamento da exploração de infraestrutura, não só em concessões, mas também em investimentos privados, dentro do contexto da rede de aeroportos como um todo.

Fico devendo algumas coisas, mas acho que, no geral... Mando alguma coisa sobre a questão das tarifas e da atualização das concessões.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Muito bem, Luiz.

Quanto aos demais questionamentos, vamos aguardar. Pode encaminhar para a Subcomissão, no tempo oportuno.

Agora, com a palavra o Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária da Agência Nacional de Aviação Civil, Fábio.

O SR. FÁBIO FAIZI RAHNEMAY RABBANI – Vou tentar também ser breve. Vou tentar compilar, ao máximo, as informações. Quanto àquelas que eu não tiver, vamos tratando.

É importante fazer o apanhado dos questionamentos e tentar...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Na realidade, esses contrapontos – só um aparte para colaborar com você – e esses questionamentos são no sentido de contribuir. Não estamos aqui para fazermos críticas. Não. Esses questionamentos não são críticas, mas são para aprofundar a discussão para encontrarmos soluções.

Por exemplo, observo muito, em relação à Anac, que esta Subcomissão vai dar uma grande contribuição à Anac. No final, pode ter segurança de que vamos fazer o máximo que pudermos para contribuir com essa agência, que é tão importante para a aviação no País e que precisa tanto de muitas legislações e de muito apoio do Senado Federal, do Congresso Nacional, para que encaminhe condições para que a Anac, efetivamente, exerça o seu papel pleno.

Fique à vontade.

O SR. FÁBIO FAIZI RAHNEMAY RABBANI – Perfeito, Sr. Senador.

De forma global, em relação à questão sobre as atividades em si, realmente a SAC – como o Miyada comentou – trata das políticas públicas e isso envolve, sim, o plano aeroviário nacional e envolve também o plano de outorgas que vai tratar justamente dos critérios e das prioridades para se atribuir responsabilidade, seja para a concessão, seja para a distribuição de aeródromos, de administração de Estados ou privados.

Junto com isso, também a questão da promoção do transporte aéreo regional. É do nosso conhecimento que a SAC está trabalhando nisso. Isso realmente visa evitar esses problemas que vêm sendo identificados na malha.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Fábio, eu gostaria da sua compreensão. O Prof. Cláudio vai ter de embarcar agora, às 9 horas. Ele tem de se dirigir ao aeroporto. Nós poderíamos ouvi-lo, para contribuir com o regresso dele?

O SR. FÁBIO FAIZI RAHNEMAY RABBANI – Claro.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Obrigado.

Com a palavra o Prof. Cláudio, para as considerações finais.

O SR. CLÁUDIO JORGE PINTO ALVES – Eu gostaria só de - na realidade, não em relação às questões em si, porque as questões ficaram mais centralizadas com a Anac e a Infraero – comentar sobre uma observação que o senhor fez que eu achei muito relevante e que precisávamos deixar mais clara. Trata-se da liberdade das empresas aéreas em relação a forçar alguém de Palmas, por exemplo, vir a Brasília para depois ir para Belém. Na realidade, academicamente, dizemos que são as forças do mercado. Então, é muito difícil obrigar uma empresa aérea a colocar uma rota entre Palmas e Belém, por exemplo, porque ela vai atrás de ter as rotas mais lucrativas. O sistema é chamado de *hub-and-spoke*. Têm alguns pontos que juntam e, então, todo mundo chega naquele mesmo horário. Daí, esse problema da hora pico. Depois, fica tudo vazio. Por quê? Todo mundo chega a Brasília e a São Paulo. A Azul está fazendo em Confins, em Campinas. Todos os voos chegam naquele momento. O passageiro que veio de Palmas e quer ir para Belém, agora, vai pegar o voo que vai daquele lugar para Belém. Isso não é só no Brasil, isso acontece no mundo inteiro. Inclusive quando uma companhia que tem um *hub* num determinado aeroporto desaparece, o aeroporto também fica desesperado, não há o que fazer. Então, essas são as leis do mercado.

Eu, como paraense, também reclamo muito de eventualmente ter de fazer uma rota... Mas qual a forma que temos de resolver esse problema? Incentivar mais a aviação regional.

Então, você, de Palmas, talvez não consiga, digamos assim, uma TAM, uma GOL, para fazer a rota para Belém, mas talvez uma Azul tenha esse interesse, porque já opera com esses voos... Aliás, a política de determinadas empresas veio neste sentido, de satisfazer esses... É incrível, por exemplo, de Teresina para São Luís, não há; não há voo direto. Ou de Teresina para... Todo mundo tem de fazer Belém, São Luís, Teresina... Não há voos diretos, conectando AS várias capitais.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Professor, só um aparte.

Hoje há vários Estados na Amazônia, que não se ligam por voos.

O SR. CLÁUDIO JORGE PINTO ALVES – Certo.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Por exemplo, nós pertencemos à Amazônia, região Norte. Antigamente – não sei, às vezes o mercado muda –, havia linhas, sim, que saíam de Brasília, Palmas, Imperatriz, Belém...

O SR. CLÁUDIO JORGE PINTO ALVES – Sim, mas eram os pinga-pingas. Eram os pinga-pingas. Hoje em dia, para se operar com avião grande, ele tem de ter uma certa quantidade de passageiros, senão o voo é deficitário. Aí tem de ser um avião menor. Para ser um avião menor, aí é a aviação regional. Aí é colocar um avião mais adequado para aquela rota, para a densidade daquela rota.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – E, no passado, Senador, o Governo criou a suplementação tarifária, exatamente para desenvolver... Então, o que era interesse do Governo – por exemplo, o de que se desenvolvessem alguns polos, algumas cidade... Isso era feito através de suplementação tarifária.

O SR. PRESIDENTE (Vicentino Alves. PR – TO) – Eu estive em um encontro – de forma muito rápida –, lá em Belém... O senhor é paraense, não é?

O SR. CLÁUDIO JORGE PINTO ALVES – Sou. Sou de Belém.

O SR. PRESIDENTE (Vicentino Alves. PR – TO) – Que bom. Era um encontro de governadores da Amazônia. O que eles mais colocaram foi exatamente isto: a integração da Amazônia pela aviação não está acontecendo, não está ocorrendo.

O SR. CLÁUDIO JORGE PINTO ALVES – Mas ali não...

O SR. PRESIDENTE (Vicentino Alves. PR – TO) – Aí, não se ligam com o Acre, que não se liga com Tocantins, que não se liga com parte do Maranhão, em que uma parte pertence ao Nordeste e outra à Amazônia, ao norte.

Resultado: acho que se fizermos um bom planejamento, se não ficarmos apenas nas mãos das empresas que têm... Eu imagino que o Governo Federal tem de ter um instrumento não para dar prejuízo às empresas – não é isso, não –, mas que elas operem, também, de modo razoável, porque, se se deixar, as empresas só vão querer operar a *full*. Por isso, digo que falta...

O SR. CLÁUDIO JORGE PINTO ALVES – Mas...

O SR. PRESIDENTE (Vicentino Alves. PR – TO) – Eu tenho a impressão de que um voo Palmas, Brasília, Imperatriz, Belém... Não sei, não entendo de economia, mas que há um fluxo muito grande... Hoje, o que há de passageiros de Palmas para Belém, para Manaus é muita coisa. E eles têm de vir a Brasília para depois...

O SR. CLÁUDIO JORGE PINTO ALVES – Sim, meu ponto é o de que talvez não seja a ideia de obrigar, de forçar uma empresa aérea, ou de regular de tal ordem o mercado, que as empresas tomem prejuízo, etc. O mercado, a indústria de transporte aéreo, as

empresas aéreas – não estou para defender nenhuma delas, mas esse é um mercado muito difícil de ser mantido. Ninguém ganha dinheiro, hoje em dia. A empresa aérea hoje não ganha dinheiro ou ganha por muito pouco tempo e logo... É o que vemos no mundo inteiro.

Então, temos de tomar um certo cuidado com isso. Tem-se de fomentar, mas talvez outros níveis de aviação. Talvez a aviação regional pudesse fazer esse papel de integrador. Não sei se com suplementação ou, pelo menos eu diria, com a dotação de uma infraestrutura adequada para a operação.

Hoje em dia, há empresas aéreas – a Trip é uma delas –, que têm interesse em determinadas rotas, mas que não conseguem fazer, porque o aeroporto não comporta ou não tem balizamento noturno, etc.

Bem, eu tentei contribuir. E qualquer dúvida, qualquer coisa que queiram... Posso também responder por escrito a alguma colocação que seja feita.

Agradeço o convite. Senti-me bastante honrado em estar aqui. Aprendi muito, também, com os colegas aqui, com suas manifestações. E estou à disposição para o que for necessário.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Obrigado, professor.

As notas taquigráficas irão para o senhor. Naquilo que o senhor puder contribuir, mesmo às vezes nos questionamentos direcionados à Infraero e à Anac, sintam-se à vontade. Vamos receber com muito prazer.

E agradecemos a presença de V. S^a nesta audiência pública. Sua presença e sua fala contribuíram muito para com esta audiência pública.

O SR. CLÁUDIO JORGE PINTO ALVES – Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Vou aguardá-lo também, porque vamos pegar o mesmo voo. Vai falar alguma coisa?

O SR. LUIZ KAVUMI MIYADA – Quero agradecer, mais uma vez.

Obrigado a todos por terem ouvido as reivindicações. A gente está à disposição também.

Estou deixando este estudo que a gente fez, baseado em números, realmente, que é o que está aqui, o ocorrido em relação à Infraero, ao DECEA, a procedimentos. Vou mandar um para a Subcomissão para apreciação de todos. E estou à disposição.

Mais uma vez, obrigado. Obrigado, Presidente, obrigado a todos. Desculpe-me qualquer probleminha que tenha... Não domino muito o ato de falar. Mas obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Obrigado, Comandante Henrique, pela presença, pela fala. Eu tenho a impressão de que, com sua fala, com certeza, a Infraero sensibilizou-se, através da pessoa do Dr. Luiz.

Com certeza, a Infraero deverá fazer uma reanálise e encontrar o melhor caminho em relação às suas colocações.

Então, com a palavra, Fábio.

O SR. FÁBIO FAIZI RAHNEMAY RABBANI – Então, só complementando o que estávamos conversando. Conversamos um pouco sobre as atribuições de saque, o entendimento de que a Anac realmente é o órgão regulador e fiscalizador e que, no caso, a Infraero é um grande e importante prestador de serviços na parte de infraestrutura aeroportuária.

Essa questão da Resolução nº 113, de como ela funciona, realmente, ela inverteu todo o sentido que existia da antiga Portaria nº 774, que estabelecia uma série de regras que deram liberdade para o operador aeroportuário determinar o tratamento nas áreas que estão em seu sítio.

Essa questão em si, de toda forma, acho que talvez a aviação esteja, nesse entendimento que o Sr. Rui comentou... Talvez a gente esteja pecando ao contrário do que se pecou na mobilidade urbana, quando se investiu tanto no transporte individual, no transporte menor e se ignorou o transporte de massa. Talvez o transporte aéreo esteja pecando do outro lado. Foca-se muito num transporte de massas, e às vezes, de repente, pode-se estar esquecendo um pouco esse centro formador, porque muito mais importante do que o próprio transporte em si, realmente é o centro formador de capacitação de pessoas que tratam da aviação.

Mais um ponto bem direto, a questão da mobilidade urbana. Tanto em aeródromos pequenos, que têm dificuldade de acessibilidade, a gente nota essa dificuldade, realmente, quanto isso influencia o serviço que tem de ser prestado pelo transporte aéreo, que inerentemente é um transporte rápido. Busca-se ter um acesso rápido, ou seja, não se espera ficar por três horas no trânsito, para se chegar e fazer um voo de uma hora. Isso afeta, sim, os aeródromos pequenos, mas afeta também os aeródromos grandes.

A gente tem o exemplo de Guarulhos. Muitas vezes, as pessoas, pela falta de expectativa clara do tempo que vão levar para chegar ao aeroporto, chegam seis, sete horas antes de um voo. Isso, obviamente, afeta consideravelmente a infraestrutura, quando se tem um grupo de pessoas lá, como as que andam no terminal aeroportuário. Isso também afeta dos dois lados. Faz todo o sentido.

Estou tentando ser bem breve, mas, enfim, perdoe-me se não estou sendo claro.

Eu queria só fazer mais dois pontos, bem rápidos. Quanto à questão de Araguaína, realmente, como o senhor mencionou, todo o investimento que está sendo feito naquele aeroporto é de crucial importância. Melhorou muito, com certeza, a infraestrutura. Nós ainda não fizemos a inspeção. Inclusive, pessoas que participaram de audiências públicas, se não me engano, por duas vezes, estiveram em Araguaína, para tratar do aeroporto.

Mas a questão, enfim, que talvez tenha delongado mais, que tenha atrasado um pouco mais a abertura do aeroporto foi realmente a da macrotextura no pavimento. E a gente entende que, agora, com essa movimentação do operador aeroportuário em apresentar proposta, quer dizer, ele não vai operar, de repente, com a pista molhada, mas é importante que manifeste e diga como vai fazer isso, inclusive, como informa as empresas, como trata da situação para que a Anac faça essa análise de isenção de requisito. Agora estamos neste momento de o operador apresentar as propostas para fazermos essa análise.

Por fim, um comentário que foi feito também pelo Rui a respeito do *security*. Tem toda a razão sobre isso. O Comandante Rolim comentava que o ótimo é inimigo do bom e meu pai sempre falava isto: o ótimo é inimigo mortal do bom. Realmente, há muita coisa a se aprimorar.

Obviamente, na regulamentação do *security* existem níveis. Hoje, temos a inspeção de segurança obrigatória, que é um padrão internacional, para aeroportos que operam, se não me engano, 30 ou 60 assentos. Vou tentar lembrar qual é a regulamentação.

E você termina tendo, sim, essa discrepância. Notoriamente, se o operador aeroportuário não faz essa inspeção... É claro que o operador aeroportuário, até certo nível, tem que ter uma segurança de quem está entrando na sua aeronave. Penso que existe esse nível de preocupação também. Obviamente uma pessoa que tem a intenção de prejudicar ou afetar outras pessoas pode entrar em uma aeronave e fazer alguma coisa danosa. E esse é o tratamento que o operador aéreo, nesses casos, termina tendo que lidar.

Não nos omitimos disso, mas entendemos que existe uma gradação da regulamentação que trata disso. Muito pode ser aperfeiçoado nesse aspecto e acho que é uma coisa a ser discutida.

Tentei abordar muito rapidamente, mas com o passar da hora, acho melhor não nos alongarmos muito.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Agradeço. A contribuição de V. S^a foi muito grande. Alguns pontos que ficaram, V. S^a pode encaminhá-los para a Subcomissão com tranquilidade.

O Comandante Rui deseja fazer alguma consideração final?

O SR. RUI THOMAZ DE AQUINO – Só rapidamente. Embora a minha vida inteira – 38 anos – tenha sido na aviação geral executiva... Sou um dos fundadores da Abetar e fiquei por muito tempo no transporte aéreo regional. Assim, continuo defendendo que essa parte é muito importante para o crescimento do País e para a formação de empresas. Já apresentamos várias sugestões e vários projetos.

Com certeza, no dia da Abetar, vão ser discutidos... Embora o Governo seja contra a desregulamentação americana, mas de alguma forma, no Brasil, deveria ter alguma interferência na parte do horário e também para onde é que o Governo quer que voe e buscar um encontro econômico, porque isso já existiu. Nós já operamos 400 cidades. E, na época, isso

era conduzido pela CLA, no DAC e funcionou muito bem e o País chegou aonde chegou graças a isso.

Assim, de uma forma inteligente e buscando um equilíbrio econômico, convidando as empresas e dizendo: temos isso aqui, apresentem-me um estudo. É claro que podemos fazer uma linha regular regional com seis, com dez, com vinte, com trinta, com quarenta, não precisa ser com setenta passageiros, é só buscar esse equilíbrio.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Muito bem. Obrigado pela sua presença e pela sua fala, Comandante Rui.

Havendo número regimental, proponho a dispensa da leitura e aprovação da ata da 4ª reunião.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que aprovam queiram permanecer sentados.
(*Pausa.*)

Aprovado.

Antes de encerrarmos a presente reunião, convoco os Srs. Senadores para a nossa próxima reunião a realizar-se no dia 9 de abril, segunda-feira, neste plenário, às 17 horas, com os convidados: Sr. Brigadeiro do Ar Carlos Alberto da Conceição, Chefe do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – Cenipa; Sr. Carlos Eduardo Magalhães Silveira Pelegrino, Diretor de Operações de Aeronaves da Anac; Sr. David da Costa Faria Neto, Superintendente de Segurança de Operação da Anac; e o Sr. Ronaldo Lemos, Agente de Segurança de Voo.

Antes agradeço mais uma vez a presença dos ilustres visitantes: o Dr. Luiz Miyada, representando a Infraero; o Dr. Fábio, representando a Anac; os Comandantes Rui e Comandante Henrique; e o Prof. Cláudio, que contribuíram muito com esta Subcomissão com suas presenças e suas colocações.

Agradeço a todos que participaram conosco da Subcomissão, consultores, assessores, representantes de outras entidades, como também da imprensa que cobre esta Subcomissão.

Está encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 17 horas e 25 minutos, a reunião é encerrada às 17 horas e 40 minutos.)



SENADO FEDERAL

SECRETARIA-GERAL DA MESA

**SECRETARIA DE COMISSÕES
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES
COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA
SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE A AVIAÇÃO CIVIL**

ATA DA 6ª REUNIÃO DA SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE A AVIAÇÃO CIVIL, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA, DA 54ª LEGISLATURA, REALIZADA EM 09 DE ABRIL DE 2012, SEGUNDA-FEIRA, ÀS 17 HORAS, NO PLENÁRIO Nº 13 DA ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA.

Às dezessete horas e sete minutos do dia nove de abril de dois mil e doze, no Plenário 13, da Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador **Vicentinho Alves**, Presidente da Subcomissão, reúne-se a Subcomissão Temporária sobre a Aviação Civil da Comissão de Serviços de Infraestrutura. Deixam de comparecer os demais Senadores. O Presidente declara aberta a Reunião e registra a presença das seguintes autoridades e visitantes: Tenente-Coronel Décio Augusto Maruci, do Comando da Aeronáutica; do Major Felipe da Silveira, do Centro de Comunicação da Aeronáutica; da Tenente Jornalista Raquel Damasceno; do Tenente Jornalista Willian Cavalcanti; e do Sargento Bruno Batista, Fotógrafo da Aeronáutica. Sejam bem-vindos. Sr. Olimar José Costa, da Associação Nacional dos Aeronautas; o Sr. Pablo Henrique, Assessor Parlamentar da SAC, Rodrigo Castanheira, piloto comercial; Paulo Rogério Licati, especialista em Segurança da Aviação Aeronavegabilidade Continuada e Comandante Aguirres, da Abrapac.. O Presidente propõe a dispensa da leitura da ata da 5ª Reunião, que é dada como lida e aprovada. O Presidente convida a tomarem assento à Mesa os Senhores expositores: Coronel Aviador **Frederico Alberto Marcondes Felipe**, Chefe da Divisão de Aviação Civil do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA; **Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino**, Diretor de Operações de Aeronaves de Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; **Ronaldo Jenkins de Lemos**, Agente de Segurança de Voo. O Presidente comunica que a presente Reunião destina-se a debater as políticas públicas das instituições ligadas à segurança e prevenção de acidentes da aviação civil brasileira, em atendimento ao Requerimento nº 01/2012-CISTAC, que estabelece a realização de um ciclo de audiências públicas “para discutir políticas públicas para a Aviação Civil brasileira”. A seguir, concede a palavra aos respectivos expositores. O Presidente questiona os expositores sobre possíveis soluções a ser apresentadas na mitigação dos problemas do setor aéreo nacional e regional. Os convidados respondem aos questionamentos e fazem suas considerações finais. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às dezoito horas e cinquenta e dois minutos, lavrando eu, José Alexandre Girão Mota da Silva, Secretário desta

Subcomissão, a presente Ata que, após lida e aprovada, será assinada pelo Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

Senador Vicentinho Alves

Presidente



SENADO FEDERAL

SF - 241

SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

Sub CISTAC

(6ª Reunião)

09/04/2012

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Boa tarde a todos.

Havendo número regimental, declaro aberta a 6ª Reunião da Subcomissão Temporária sobre a Aviação Civil da Comissão de Serviços de Infraestrutura, da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura.

Antes de iniciarmos nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e a aprovação da Ata da 5ª Reunião.

As Sr^{as} e os Srs. Senadores que a aprovam, permaneçam como se encontram.

(Pausa.)

Aprovada a Ata e será publicada no *Diário do Senado Federal*.

Antes de convidar para compor a Mesa, anuncio as presenças do Coronel Aviador Frederico Alberto Marcondes Felipe, Chefe da Divisão de Aviação Civil do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa); do Dr. Carlos Eduardo Magalhães da Silveira Pellegrino, Diretor de Operações de Aeronaves de Agência Nacional de Aviação Civil – Anac –; do Dr. Sr. Ronaldo Jenkins de Lemos, Agente de Segurança de Voo; do Tenente-Coronel Décio Augusto Maruci, do Comando da Aeronáutica; do Major Felipe da Silveira, do Centro de Comunicação da Aeronáutica; da Tenente Jornalista Raquel Damasceno; do Tenente Jornalista Willian Cavalcanti; e do Sargento Bruno Batista, Fotógrafo da Aeronáutica. Sejam bem-vindos.

Cumprimento o Sr. Olimar José Costa, da Associação Nacional dos Aeronautas; o Sr. Pablo Henrique, Assessor Parlamentar da SAC, Rodrigo Castanheira, piloto comercial; Paulo Rogério Licati, especialista em Segurança da Aviação Aeronavegabilidade Continuada e o companheiro Comandante Aguirres, da Abrapac.

Sejam todos bem-vindos a esta audiência pública.

Costumo, ao iniciarmos a nossa audiência, fazer pequenas considerações sobre o tema.

A audiência pública de hoje é uma das mais importantes, dentro dos debates promovidos pela Subcomissão de Aviação Civil, uma vez que aborda a maior preocupação das autoridades aeronáuticas no controle e na promoção da atividade aérea: segurança de voo.

Nesse sentido, para garantir que tal objetivo se consolidasse como norte em nossa aviação, o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa) foi criado em 1971, como órgão central do Sistema de Investigação e Prevenção dos Acidentes Aeronáuticos (Sipaer), vinculado, então, ao Ministério da Aeronáutica.

A criação do Cenipa representou o surgimento de uma nova filosofia a ser difundida no País. A palavra inquérito foi substituída e as investigações passaram a ser realizadas com o único objetivo de promover a prevenção de acidentes aeronáuticos, em concordância com normas internacionais (Anexo nº 13 da Organização de Aviação Civil Internacional), sendo que seu trabalho é reconhecido mundialmente pela excelência, conseguindo contribuir para que o Brasil atingisse altos padrões de segurança.

O Cenipa também proporciona seus préstimos para aeronaves estrangeiras que venham a sofrer um incidente ou um acidente sob sua jurisdição, pois o mesmo está apto a cooperar com qualquer uma das suas congêneres internacionais, o que, aliás, tem feito com grande competência. Entretanto, com o advento da criação da Anac, em 2006, as discussões passaram a ser no sentido de quem assumiria a responsabilidade pela investigação nos casos de acidentes aéreos, bem como pela promoção de sua prevenção, conforme já era previsto pela Lei Complementar 97, de 1999.

Dentro desse cenário, a aviação civil brasileira vem crescendo, tanto em horas voadas, como em número de aeronaves, a uma média de dois dígitos ao ano, sendo que, em contrapartida, segundo o próprio relatório do Cenipa, o número de acidentes aéreos em 2011 aumentou 41% em comparação com o ano de 2010, sendo registradas 156 ocorrências, das quais 26 com helicópteros e as demais com aviões de várias categorias. Com uma tendência, continua o número de acidentes em 2012, pois segundo análise dos primeiros 60 dias, já aconteceram mais de 40 ocorrências, somando acidentes de menor gravidade e acidentes com mortos e feridos.

Assim, como o Brasil possui a segunda maior aviação geral do mundo, é um destino de negócios cada vez mais interessante por parte da comunidade internacional e conta com uma aviação regular interna que bate recordes seguidos em números de passageiros transportados, há a afirmação de que uma política pública voltada à segurança da aviação brasileira representa interesses que ultrapassam nossas fronteiras, tendo em vista que existe a clara vontade, por parte de diversos países, de que o Brasil deixe o Grupo 1 do Conselho da Organização da Aviação Civil internacional, sendo que, nesse sentido, os investimentos na ampliação da infraestrutura aeroportuária ainda não têm sido percebidos pelos usuários do sistema, especialmente pela aviação geral.

Passamos então, neste momento, para as suas considerações, ao Coronel Aviador Frederico Felipe.

Nós vamos iniciar cronometrando 15 minutos, mas, caso haja necessidade de um tempo maior, nós haveremos de prorrogar.

Portanto, com a palavra o Coronel Frederico, para as suas considerações.

Desde já agradecemos o atendimento do convite por parte de V. S^a, por parte do Pellegrino, nosso companheiro e amigo, e por parte do Jenkins.

Portanto, agradecendo, sejam todos bem-vindos.

V. S^a tem a palavra.

O SR. FREDERICO ALBERTO MARCONDES FELIPE – Senador Vicentinho, demais componentes da Mesa, senhoras e senhores presentes, eu gostaria de dizer que é um prazer muito grande poder estar aqui, nesta subcomissão, para trazer um pouquinho das atividades que são desempenhadas pelo Cenipa, atuando na área de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.

Próximo.

Vamos seguir um breve roteiro. Vamos falar um pouquinho sobre o histórico, brevemente, porque uma grande parte já foi até citada pelo Senador Vicentinho, vamos falar sobre o sistema, o Sipaer, Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, sobre as atividades desempenhadas pelo Cenipa na área de investigação, na área de prevenção de acidentes e os cursos que o centro realiza, visando a capacitar a comunidade aeronáutica de pessoal capacitado.

Então, um breve histórico.

Nós temos o nosso primeiro acidente fatal registrado em 1908 e, como o Senador já colocou, inicialmente a investigação era feita através de inquéritos, que buscavam apontar culpados, responsabilidades. Isso aí foi mudando com o decorrer do tempo.

Em 1951, surgiu a sigla Sipaer, significando, naquela época, Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, quando foi elaborado o primeiro programa de prevenção de acidentes aeronáuticos da aviação brasileira.

Em 1966, houve a substituição do inquérito pela investigação de acidente aeronáutico, dando início a essa dualidade de investigações que existe hoje em dia. Então, temos a investigação do Sipaer, que busca unicamente a prevenção de acidentes aeronáuticos e temos a investigação realizada pelas polícias, pelo Judiciário, buscando verificar se houve culpa ou responsabilidade no acidente aeronáutico.

A partir de 1971, então, o Sipaer passou a ser um sistema. Houve a criação do Cenipa (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos), como já foi dito.

Em 1982, houve uma reorganização do Sipaer e a criação do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, comitê que congrega diversas entidades ligadas à aviação e que busca debater assuntos importantes para a prevenção de acidentes.

Em 2007, foram criados os serviços regionais de investigação de prevenção de acidentes aeronáuticos, órgãos regionais subordinados ao Cenipa para realizar atividades de investigação e prevenção de acidentes.

Então, aqui a gente tem a distribuição dos sete Seripas (Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos) pelo Brasil, com suas respectivas áreas de atuação, e o Cenipa, localizado em Brasília. Eles atuam, então, cada qual na sua área, em atividades de investigação e prevenção.

O Sipaer tem como característica promover a realização de ligações sistêmicas. O que isso quer dizer? É um sistema composto por diversos elos. O Cenipa é o elo central, órgão central desse sistema, com a finalidade única de orientar o sistema. Não há uma subordinação hierárquica dentro dele. Essas ligações que ocorrem entre o Cenipa e os elos também ocorrem diretamente entre os elos. Isso facilita o intercâmbio de informações diretamente entre os elos, sem necessidade de intermediação de outro órgão. Isso para a prevenção é muito importante, porque a prevenção de acidentes aeronáuticos depende da informação. A gente necessita da informação para que possa focar os esforços naquelas áreas que estão requerendo mais atenção, e essa concepção de sistema permite que isso aconteça.

O Cenipa trabalha, então, em duas áreas: investigação e prevenção de acidentes. Na área de investigação, tudo tem início após a ocorrência de um acidente ou incidente aeronáutico, com ação inicial. A ação inicial é aquele momento em que o investigador vai coletar dados e preservar evidências para que possa, posteriormente, analisar isso tudo, visando a entender como aquele acidente aconteceu, visando a reconstruir a sequência de eventos que levou ao acidente. Então, essa ação inicial é muito importante, uma coleta bastante ampla de dados. Quanto mais informações forem coletadas, melhor vai ser a investigação.

A fase seguinte é a de análise desses dados, onde se vai pegar toda essa informação que foi coletada, e vamos buscar analisá-la para descobrir o que aconteceu. Muitas vezes, grande parte da informação disponível vem dos gravadores de voo, como o que está na foto aí.

Para que isso possa ser feito... Anteriormente, dependíamos de órgãos no exterior, como NTSB (National Transportation Safety Board), nos Estados Unidos, o BEA (Bureau Enquetes Accidents), na França, o TSB (Transportation Safety Board), no Canadá, para que pudéssemos fazer a leitura desses gravadores de voo. No entanto, a partir de alguns anos para cá, o Cenipa se capacitou, adquiriu equipamentos, capacitou seu pessoal para realizar esse tipo de trabalho aqui mesmo no Brasil. Isso foi um grande avanço para a atividade de investigação. Nós ganhamos tempo nos nossos processos, nós economizamos recursos e temos mais agilidade para realizar as investigações. Aqui, temos um exemplo do equipamento.

Próximo.

Neste aqui, pode-se ver um equipamento que existe lá numa sala, para que possa ser feita análise de *briefing*, das investigações, e vê-se a construção de gráficos, e a reconstrução do voo que pode ser feito no Cenipa, com base nos dados gravados pelos

gravadores de voo. Essa reconstituição permite uma análise melhor dos eventos que antecederam o acidente aeronáutico.

Aqui, temos um exemplo de gráfico produzido através dos dados do gravador de voo. Como é fácil perceber, é um gráfico bastante complexo. Cada uma dessas linhas representa um parâmetro, pode ser altitude, velocidade, inclinação, potência dos motores, e nas aeronaves mais modernas a gente pode ter até três mil parâmetros. Então, o fato de recuperar a caixa preta, o gravador de voo, e fazer o *download* desses dados não significa que a investigação está encerrada e que a gente descobriu o que aconteceu. Vai nos fornecer muita informação, mas ainda vai exigir um trabalho bastante extenso, bastante dedicado em cima desses dados para poder então escolher os dados que vão ser mais significativos para o acidente e poder fazer as comparações para chegar a alguma conclusão.

Quanto à investigação, além dos gravadores, há um trabalho muito extenso, por exemplo, quando a gente tem que analisar um motor de aeronave para saber se esse motor estava ou não funcionando na hora em que a aeronave colidiu com o solo. Então, vai ser feita a desmontagem do motor, a análise dos seus componentes, verificação de estado geral.

Muitas vezes, a gente vai encontrar uma situação como esta foto mostra: uma fratura. E vai ser muito importante a gente descobrir se essa fratura aconteceu antes ou depois do impacto com o solo; se ela foi causa ou consequência de a aeronave ter colidido com o solo. Para que isso seja feito, então, a gente tem laboratórios no Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial da Aeronáutica lá em São Jose dos Campos, laboratórios com equipamentos precisos como o que produz esta imagem, feita num microscópio eletrônico de varredura. Além dos equipamentos, temos engenheiros capacitados com muitos anos de experiência que são capazes de, por meio de análise desse tipo de informação, nos dizer se essa fratura aconteceu por fadiga do material, se houve algum processo de corrosão ou se simplesmente foi processo decorrente da sobrecarga do impacto.

Além disso tudo, então nós vamos ver várias áreas, meteorologia, qualificação, treinamento, manutenção, tráfego aéreo, aspecto psicológico, fisiológico, aeródromo e várias outras áreas que estiverem relacionadas com o acidente aeronáutico para poder compor então um retrato bastante completo da investigação.

Após toda essa análise, é produzido o relatório final que vai ser o documento que dará a divulgação de tudo o que foi feito e das conclusões, dos fatores contribuintes para o acidente e das recomendações de segurança de voo. Cabe ressaltar que as recomendações de segurança de voo, que são o principal produto da investigação, são aquelas medidas de prevenção que a gente coloca para que o acidente não volte a acontecer e não necessariamente precisam esperar a conclusão do relatório final. Então elas são emitidas mesmo durante a investigação, assim que a gente obtém subsídios que permitam que a gente faça uma recomendação de segurança de voo. Então, assim que possível ela é emitida para que a gente não perca a oportunidade e para que as medidas de prevenção sejam tomadas no menor prazo possível.

Os relatórios finais são colocados na íntegra à disposição de todas as pessoas no *site* do Cenipa. Então a gente tem aí a capa do *site* na parte de investigação, relatórios

finais. Todos os relatórios finais são colocados na íntegra para que todos possam acessar o conteúdo total do relatório.

Falando um pouquinho de prevenção, dentro da filosofia que rege o Sipaer, um dos princípios é: a prevenção de acidentes requer mobilização geral. Requer que haja o envolvimento de todos com a atividade. O Cbau, o Código Brasileiro de Aeronáutica, no seu artigo 87, também trata da prevenção; ele fala que a prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infraestrutura aeronáutica em território brasileiro. Por aí a gente vê que a prevenção não é assim restrita a uma pessoa ou a uma organização; ela é o somatório de atitudes, de atividades desempenhadas por todos aqueles que têm algum envolvimento com a atividade aérea porque todos têm influência efetiva no resultado daquela atividade, desde aquela pessoa mais simples que muitas vezes está trabalhando numa função bem simples relacionada à empresa aérea ou a um aeroporto, ou o que seja, até o comandante da aeronave que está comandando uma aeronave com vários passageiros a bordo.

Então, dentro dessa área de prevenção, a gente tem como exemplo o envolvimento da comunidade aeronáutica, o comitê nacional de prevenção, que é um fórum que congrega aviação militar do Exército, da Marinha, da Aeronáutica, as empresas aéreas, os sindicatos, os fabricantes de aeronaves, representantes da aviação em geral, da aviação executiva, de táxi aéreo, formando um grande fórum que propicia debates importantíssimos relacionados à prevenção de acidentes no Brasil.

Além disso, a prevenção possui diversas ferramentas. Então, o Programa de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, o PPAA, que é uma ferramenta importante para que cada organização possa planejar suas atividades de prevenção, temos relatórios de prevenção confidencial para segurança de voo; o banco de dados da prevenção, que é um banco de dados que está em fase final de elaboração pelo Cenipa, vai disponibilizar para toda a comunidade aeronáutica informações provenientes dos relatórios de prevenção; a ficha de notificação de raio *laser*, que também foi criada pelo Cenipa recentemente, já está disponível no *site* do Cenipa para que a gente possa então ter informação de qualidade e orientar as ações de prevenção relacionadas a esse tipo de ocorrência, gerenciamento do risco aviário, em que o Cenipa também atua na prevenção da colisão com aves, as vistorias de segurança de voo, programas específicos como de análise de dados de voo, prevenção contra colisão em voo controlado contra o terreno, reuniões de prevenção, simpósios de segurança de voo e atividades promocionais. Todas essas atividades visam então à prevenção de acidentes e ao trabalho de conscientização da comunidade aeronáutica, a conscientização de todos para a importância do envolvimento de todos com a atividade de prevenção, trabalhar com a conscientização da importância da atividade de cada um no resultado final da prevenção que vai ser o somatório dessas atitudes e dessas atividades.

Para capacitar as pessoas para que possam desenvolver atividades na área de investigação e prevenção, o Cenipa promove diversos cursos: curso de segurança de voo é o mais extenso que a gente tem, são sete semanas, é dividido no modo de investigação e prevenção, e temos os cursos de prevenção mais direcionados a áreas específicas, atividades

aeroportuárias, manutenção, fotomaterial, controle do espaço aéreo, fator humano; todos esses são cursos de prevenção voltados para as especificidades de cada área.

Temos um curso de introdução ao Sipaer a distância que está sendo realizado este ano, é feito totalmente a distância e tem grande abrangência; já temos mais de 500 pessoas fazendo esse curso este ano.

O estágio de gerenciamento avançado da prevenção, que é um estágio direcionado aos dirigentes de organizações para que eles tenham então condições de fazer bom uso da prevenção na realização de suas atividades e o curso básico de análise de dados de gravadores de voo, voltado para investigadores para que eles então tenham condições de fazer uma boa análise de dados – que a gente viu que é uma atividade bastante complexa –, para que tenham todas as condições para extrair tudo o que for possível dos dados registrados pelos gravadores de voo, pelas caixas pretas.

Foram formados pelo Cenipa, desde 1970, 10.895 profissionais; só no ano passado, foram 837, e desses 10.895 foram 718 estrangeiros de todos estes países: Angola, Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Costa Rica, Equador, Itália, Moçambique, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, Portugal, São Tomé e Príncipe, Suécia, Suriname, Togo, Uruguai e Venezuela. Então, temos vários países amigos que também participam dos nossos cursos.

Esta é a sala de aula em que os cursos são ministrados no Cenipa. E aqui é o laboratório de destroços. O Cenipa possui um laboratório que poucos países têm oportunidade de ter como este, que possui destroços de acidente reais dispostos no terreno como foram encontrados, e permite um treinamento prático bastante realista para os investigadores, para que possam então fazer o treinamento, aprender como fazer a ação inicial, como realizar a investigação no local do acidente.

Eu queria, mais uma vez, agradecer a atenção de todos.

Agradeço ao Senador Vicentinho a oportunidade de ter comparecido aqui e me coloco à disposição.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Nós é que agradecemos essa explanação, que muito vai contribuir para esta Subcomissão.

Eu sempre faço questão de ressaltar que esta Subcomissão é bastante técnica, Coronel Frederico. Quando chegarmos ao final, no segundo semestre, depois de ouvirmos todos os segmentos da aviação no País, queremos apresentar à Presidenta Dilma, ao Senado Federal e ao País um planejamento com suas legislações específicas.

Cada fala de um convidado, com certeza, vem contribuir com esta Subcomissão e somar a esse planejamento.

Muito obrigado.

Eu registro as presenças do Guilherme, da Trip Linhas Aéreas; do Guilherme Neto, da Anac; do Prof. Jorge, que tem contribuído muito com esta Subcomissão; do Paulo e do nosso consultor Vítor, estendendo os cumprimentos aos demais servidores e servidoras da Casa.

Também registro aqui a presença do Secretário, Alexandre, e cumprimentos e agradecimentos a todos que compõem a Comissão de Infraestrutura do Senado Federal.

Saúdo, também, o Comandante Nego Elson, que ali se encontra, o Gerson, marcando também aqui uma presença importante.

Nego Elson vem da aviação antiga, do Cesna 180, da Amazônia, desbravador de Conceição do Araguaia, São Félix do Xingu e por aí afora. É da época do meu saudoso pai, quando voavam pela Amazônia afora, desbravando e também participando da integração deste País.

Cumprimento a Ilma, assessora parlamentar da Anac, que se encontra aqui.

Concedo a palavra ao Dr. Pellegrino para fazer sua explanação, por quinze minutos, prorrogável pelo tempo necessário.

O SR. CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO – Senador Vicentinho, obrigado.

Boa tarde a todos.

Gostaria de cumprimentar os demais membros da Mesa.

Senhoras e senhores aqui presentes, muito obrigado.

Para a Anac é muito importante, mais uma vez, estarmos aqui nesta Subcomissão especial para que possamos tratar do assunto de maior importância para a Agência, que é justamente podermos discutir o que é a segurança de voo, o que é o nosso trabalho para prover uma aviação cada vez mais segura.

Eu venho começar essa nossa apresentação, Senador, deixando clara uma coisa importante para o senhor: a Anac não tem entre suas atribuições nenhuma ação de investigação de acidente. Isso é importantíssimo. A lei que criou a Anac não deu essa ação à Agência, e ela não está nem um pouco preparada para isso.

A nossa ideia hoje é, mais uma vez, discutir – aí é o meu gancho – o nosso marco regulatório, a missão da Agência, nosso organograma, as nossas principais atribuições, uma visão geral da Agência, nossos limites de atuação e alguns indicadores que vão mostrar como está a nossa ação de segurança e como estão os nossos trabalhos para ter nossa presença em todo o País.

Próximo, por favor.

Logicamente todo o marco regulatório brasileiro começa pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei nº 7.565, que é datada de 86. Ela está sendo revista pela

Câmara dos Deputados, com base na Lei de criação da Anac e outras necessidades que nós temos de aperfeiçoar, para isso é que existe tanto esta Casa como a Casa irmã, que é o Senado e a Câmara dos Deputados. E a gente confia muito nesse trabalho de coordenação entre o Legislativo e o Executivo, para que a gente possa ter leis cada vez melhores para garantir a aviação civil.

Em 2005, então, dado que em 99 foi criada uma lei complementar do Ministério da Defesa e já previa o suporte para a criação de uma agência de aviação civil, em 2005, a Lei nº 11.182 fez nascer a Agência, que foi efetivamente colocada em funcionamento somente em março, no dia 20 de março, publicada no dia 21 de março de 2006. A Agência fez, no mês passado, seis anos de existência.

Ano passado, por uma decisão do Governo da Presidenta Dilma, foi editada a Lei nº 12.462, baseada na Medida Provisória nº 527, que criou, dentre outras coisas, a Secretaria de Aviação Civil, justamente um órgão para dar as políticas de governo para a aviação civil, dada a importância desse setor nesse nosso País de tamanho quase continental.

Próxima.

Com isso, dentro dessa visão toda legal, chegou-se à decisão – e aí é onde a Agência teve essa missão, votada por seus servidores – de que ela precisa promover a segurança e a excelência do sistema de aviação civil de forma a contribuir para o desenvolvimento do País e o bem-estar da sociedade brasileira.

Então, isso aí é o que Agência tem como mais importante. É a sua missão.

Próxima.

Como é que a gente cumpre essa missão? Como é que isso é executado?

Somos cinco diretores, o Diretor Marcelo Pacheco dos Guarany's é o nosso Diretor Presidente, que assumiu em julho do ano passado, e contamos com mais quatro diretorias especializadas: o Diretor de Regulação Econômica, que é o Diretor Ricardo Bezerra; Aeronavegabilidade, que é o Diretor Cláudio Passos Simão; o Diretor de Infraestrutura Aeroportuária, que é o Diretor Rubens Carlos Vieira; e eu sou de Diretor de Operações de Aeronaves, voltado justamente para a área de certificação de empresas que exploram o transporte aéreo e a certificação de aeronautas e aeroviários.

Para que a Anac possa ter o seu trabalho desenvolvido normalmente, ela conta com oito superintendências, sendo que em azul estão justamente as superintendências finalísticas. A importância que a Anac dá à segurança é tão grande que, das finalísticas, três são voltadas justamente para a área de segurança. Então, nós temos a visão da infraestrutura aeroportuária, a visão da aeronavegabilidade, a visão da segurança operacional. Deixando também um aporte para a regulação e acompanhamento do mercado, para que a gente tenha certeza de que estejam garantidos os direitos do consumidor, bem como que as empresas possam funcionar corretamente, para garantir o trabalho do Comandante Jenkins, que está aqui do meu lado, que elas continuem trabalhando corretamente e possam manter as suas aeronaves e seus pilotos devidamente organizados.

Agora vamos chegar às principais atribuições. Primeiramente, ela é autoridade de aviação, representa o Brasil em todos os fóruns como autoridade de aviação civil. Isso aí é muito importante ser identificado pelos senhores e senhoras. Por quê? Porque essa é uma função de conhecimento, quando a gente vai a qualquer fórum internacional, quando é preciso trocar algum dado, finalizar algum documento, é a autoridade de aviação civil que é conhecida mundo afora.

Ela regula e fiscaliza todos os provedores da aviação civil, logicamente excetuando a parte de navegação aérea que é do Comando da Aeronáutica e a parte do Sipaer, tanto técnica quanto economicamente. Quando a gente entra em operadores aéreos, aparece um conceito extremamente importante que é o da certificação. O que é esse conceito? O conceito, quando a gente está certificando alguma coisa, significa que eu tenho uma regra. Na parte de cima nós falamos de uma regulação técnica, justamente aquela regra que está garantindo os limites mínimos de segurança. Podemos voar? O comandante pode decolar com a sua aeronave? Sim, ele pode decolar porque tem um mecânico habilitado, com a carteira em dia com a Anac, cumprindo um programa de treinamento para que essa carteira seja validada, assina um diário técnico da aeronave e todo esse sistema trabalha em si coordenadamente e a Anac, dentro da sua função de fiscalização, faz o acompanhamento desses voos.

Para isso a gente emite as habilitações não só de aeronautas, mas também de aeroviários, como é o caso desse mecânico que citei como exemplo. Nós integramos o Sipaer, fazemos parte, somos um elo logicamente diferenciado, não somos uma empresa aérea, não temos aeronaves que estão voando de nossa operação, temos aeronaves, sim, que são colocadas em aeroclubes, mas não as operamos. Temos uma representação internacional, junto com o comando da Aeronáutica participamos da delegação brasileira dentro da Oaci, onde o comando da Aeronáutica tem o assessor da área de navegação aérea e a Anac tem justamente o assessor da área econômica.

A Resolução nº 141 é um grande exemplo da proteção ao passageiro e as nossas bolsas são exemplo justamente do fomento, da criação não só junto a aeroclubes, mas escolas, da formação cada vez mais aprimorada dos nossos aeronautas e aeroviários.

Para fazer todo esse trabalho, quais são as nossas ferramentas, onde vamos buscar nossas informações e como trabalhamos? A primeira coisa é que no Brasil somos signatários da Convenção de Chicago e as publicações da Organização de Aviação Civil Internacional são a célula *mater* onde somos auditados e depois vamos apresentar como foi essa auditoria com relação ao trabalho que foi feito em 2009 e agora vamos passar a ser continuamente auditados pela Oaci.

O segundo ponto mais importante que a gente tem é justamente as recomendações de segurança de voo que vem do Cenipa, como o coronel colocou claramente para gente. As recomendações de segurança de voo existem, são publicadas, não se espera o término de um acidente para que elas possam ser emitidas justamente para que possa – e uma das coisas mais importantes – que a autoridade possa verificar essa recomendação, olhar as suas regras e seus procedimentos e alterá-los, sim, e por isso trabalhamos juntos e coordenados, porque dos acidentes tiramos essas lições e essas lições podem ser traduzidas

nas resoluções da Anac, em portarias para normatizar o processo, nos regulamentos de aviação civil, os nossos RBACs, que estão em substituição aos antigos RBHAs, nas instruções suplementares que estão sendo trocadas as antigas IACs, os nossos manuais de procedimentos internos para homogeneizar todo o trabalho de nossos inspetores, trabalhos de auditorias e fiscalizações onde verificamos justamente a aderência de nossos regulados aos regulamentos que colocamos como sendo obrigatórios e aos indicadores setoriais.

Os dados do Cenipa são informações extremamente importantes porque mostram a ação reativa, ou seja, o acidente aconteceu o que podemos fazer para evitar que ações como essa se repitam, mas temos outros indicadores. Buscamos, estamos trabalhando dentro da implantação de um programa onde a gente busca ser preventivo e proativo, trabalhar à frente do problema tentando impedir que até um evento classificado como um incidente, uma ocorrência do solo, que não chegou a um acidente que poderá ter perda de vidas, isso aconteça.

Então, essa é a visão da agência, é trabalhar antes, é fazer o seu trabalho cada vez mais perto do operador, evitando que um acidente aconteça

Próximo.

E como é que estamos nesse trabalho? Como é que fomos auditados – e a melhor resposta que temos ao nosso trabalho são as duas auditorias que foram realizadas.

A auditoria da Oaci, feita em maio de 2009, pegou não só a Anac, quanto o Cenipa e o Decea, e na área de *safety*, que foi essa que estou colocando para os senhores, o Brasil chegou à média total de 87%. A área nossa de segurança operacional chegou a mais de 90%, a área de licença, a 95, e a área de SSO, na superintendência, ficou com 90%.

Só para vocês poderem comparar, fazerem uma avaliação de como é que está o mundo, a média mundial de aderência aos regulamentos da Oaci é de 58,6%. O Brasil está muito superior. Nós somos o nono no *ranking* mundial, e o quinto lugar nos países do grupo dos 20 mais desenvolvidos do mundo.

Mas não só na área de segurança operacional nós fomos auditados. Também nós somos continuamente auditados na área de proteção contra atos de interferência unistas. Uma é *Usoap*, e a outra, *Usap*. A área de *security* então teve 85% de aprovação de segurança nos aeroportos brasileiros, isso é considerado muito bom. Esse número não é divulgado externamente, não temos como fazer uma comparação com outros países, porque é uma área que afeta justamente terrorismo. Essa informação não é divulgada.

A FAA, a Administração Federal Americana, também faz auditorias baseada no acordo de serviço aéreo que ela tem não só com o Brasil, mas com outros países do mundo. Esse acordo então prevê essa auditoria. Ela foi feita em 2009, terminou em novembro de 2009, e a Anac foi 100% aprovada.

Isso, para nós é muito importante, a auditoria deles não é graduada, não tem 80, não existe isso. Ou está aderindo aos requisitos da Oaci ou não está. Foi o caso do México, que aconteceu no ano passado. Eles não aderiram e foram passados ao ponto de não

aderentes. Então, isso tem uma repercussão muito grave para a aviação comercial do nosso País. E a Anac teve a sua aderência checada.

Próximo, por favor.

Bom, mas só isso, só regular e fiscalizar? O que a Anac também faz, quais são as ações? Porque muita gente acha que a Anac está só fazendo essa parte.

(O Sr. Presidente faz soar a campainha.)

O SR. CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO – Só faltam dois *slides*.

Primeira ação então em que inovamos. Isso não é uma ação da Anac, é uma ação do Governo brasileiro, envolveu o comando da Aeronáutica e a Anac. Não existe no mundo nada parecido com esse sistema, nós fizemos essa pesquisa, é o Sistema Decolagem Certa. Ele envolve principalmente a aviação geral, na qual estamos olhando não só para a aviação privada, mas também o pessoal que está fazendo instrução, que está notificando a sua decolagem em pequenos aeroportos. Para quê? Para que possamos verificar a aderência aos requisitos nossos de certificação, sejam eles de certificação na área de navegabilidade, sejam eles de certificação na área de licença, ou até certificação na área de empresas aéreas.

Então, na hora que o piloto ou o despachante, baseado na Ica do comando da Aeronáutica que regula o preenchimento de plano de voo e notificação de voo, termina o preenchimento, ele apresenta, de alguma maneira, ao operador da sala AIS. Essa informação é checada no banco de dados da Anac, e caso ela tenha algum problema o operador faz o questionamento e verifica se aquele voo está sendo feito corretamente ou não.

Isso está sendo muito bem organizado, tem melhorado bastante, algumas necessidades de melhoria já foram apresentadas e estão em processo de melhoria. Uma das coisas que nós colocamos agora foi justamente a possibilidade do aeronauta receber um *e-mail* a partir do momento em que seu plano de voo é checado. Ele está recebendo isso direto. Para quem tem *smartphone* é uma coisa normal, hoje em dia, principalmente para os pilotos. E eles estão vendo que se alguma coisa acontece, eles retornam para nós, para termos uma ação direta com o comando da Aeronáutica e impedir às vezes que alguém utilize o código Anac de outra pessoa.

Outro trabalho que estamos buscando é o sistema de registro de voo. Esse sistema visa justamente termos um panorama. Lembra as ferramentas de trabalho, os indicadores? O registro de voo é justamente ter um panorama: quantas horas de voo a aviação regular está voando por cada comandante? Quantas horas a aviação agrícola está voando por cada piloto? Como isso está sendo operado? O registro de voo visa esta ação. Visa uma ação de podermos conhecer a nossa aviação brasileira e ter estratégias e políticas específicas para cada ramo de aviação.

Porque, como muito bem, Senador, o senhor colocou aqui, temos pessoas de diversas áreas e a Anac não pode ter a mesma dose de remédio para uma aviação. Ela tem que ser diferenciada. O mesmo processo de uma área de instrução tem que ser colocado diferente para uma área agrícola, tem que ser diferente para um táxi aéreo pequeno, regional, ou uma aviação regular de grande porte. Cada um deles tem o seu nicho e a sua necessidade especial.

A ação nacional é um trabalho que começamos com operação com o Decea e o Cenipa. Foi iniciado justamente porque no ano de 2010 tivemos um efetivo decréscimo nos acidentes. Estávamos justamente contentes por um trabalho que estávamos fazendo. E no ano de 2011 verificamos uma inversão dessa tendência.

Temos que trabalhar para mudar o panorama. E foi justamente por isso que nós criamos essa ação nacional envolvendo uma visão de endoutrinamento. Somente fiscalizar não é uma solução. Temos que aumentar a cultura, principalmente nas áreas onde as pessoas têm uma liberdade de regulamentos. A área que é privada não é tão forte o treinamento, sendo onde eles precisam se aculturar e entender como é que o dia a dia da aviação.

Temos um trabalho muito importante, que é a implantação do sistema de gerenciamento de segurança operacional, através do nosso Psoe. Emitimos e já estão em vigor nosso Regulamento de Aviação Civil 120, que é o nosso programa de álcool e droga, justamente com todos os provedores. Ele já está cumprindo agora o primeiro ano, ou seja, obrigando todos a colocá-lo em funcionamento.

O próximo passo já estamos trabalhando. E convido o senhor, que estava preocupado com isso, para um *workshop* na segunda-feira da semana que vem, justamente numa conferência de operações da lata, onde vai ser tratado justamente o sistema de gerenciamento de risco da fadiga, discutindo aquele manual que nós ofertamos aqui. Vai ser no Rio de Janeiro, Hotel Bristol, uma ação aberta da lata. E o Comandante Jenkins pode nos coordenar e falar um pouquinho mais sobre isso.

O próximo, por favor. Aqui deixo só um quadro. Está com nossas auditorias. Na grande maioria tivemos um acréscimo de vistorias e fiscalizações.

Próximo. Deixamos a nossa apresentação com essa frase de fecho, tirada do livro *Cisne Negro*, de Nassim Nicholas Taleb, muito importante, voltado principalmente para a nossa área, onde você está exposto a um provável, somente se permitir que lhe controlem. Nós podemos controlar o que nós fazemos, portanto vamos fazer isso o nosso objetivo nessa comissão.

Muito obrigado, Senador. Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR –TO) – Agradeço o Dr. Pellegrino, nosso amigo, por essa também excelente exposição.

Concedo a palavra ao Comandante Jenkins, para que V. S^a também possa dar uma contribuição a esta nossa subcomissão.

O SR. RONALDO JENKINS DE LEMOS – Obrigado, Senador Vicentinho. E agradeço muito o seu convite, essa oportunidade de estar aqui para falar como Agente de Segurança de Voo que sou. E, em seu nome, companheiros Felipe, Pellegrino e a toda audiência, senhoras e senhores, é um prazer enorme falar.

Vou ser muito breve, exatamente porque apenas gostaria de apresentar essa nossa situação dos últimos 16 anos, em termos de número de acidentes. E aquela parte de cima é o aumento da frota que estamos tendo e o número de acidentes que a gente tem. A gente verifica ali um aumento no número de acidentes, porém, por favor, isso aí não é uma coisa inusitada. No passado, vamos ver mais de 16 anos para trás, em 1979 enfrentamos situação similar. Chegamos, em 1983, a praticamente 421 acidentes por ano neste País.

Depois disso, foi feito um trabalho conjunto entre o DAC e o Cenipa, no sentido de que fizéssemos esse trabalho que o Pellegrino acabou de falar, que é o problema de conscientização, de ir aos locais. Durante três anos, todos os sábados e domingos, tínhamos o chamado “Encontro Sipaer”, em aeroclubes, em locais de aglomerado de aviação civil, em aeroportos, levando exatamente noções básicas, combustível lubrificante, cuidado com motores, coisas bastante simples, mas que logicamente se tornaram muito necessárias de ser levada essa mensagem ao pessoal que realmente trabalhava na área operacional. Com isso, conseguiu-se que o número de acidentes diminuísse substantivamente. É uma coisa terrível.

A partir de 1990, temos informação de frota também. Antes, infelizmente, não temos a frota para poder apresentar, mas, se tivéssemos veríamos até uma inversão dessas curvas que estão aí. Na realidade, a frota subia e o número de acidentes descia. Isso tudo foi feito através do quê? De um trabalho conjunto. Naquela época era tudo mais fácil, por quê? Tudo estava debaixo do Ministério da Aeronáutica. DAC e Cenipa tinham o mesmo comando, o mesmo controle, o mesmo tipo de trabalho coordenado.

Como foi dito aqui, tanto pelo Pellegrino como pelo Felipe, prevenção de acidentes é obrigação de todos, não só de quem é especializado nisso aqui, mas de todo cidadão que se envolve com sistema de aviação civil. Então, é nossa obrigação, não existe o dono da prevenção, todos nós executamos prevenção de acidentes.

Foi falado aqui, o Sipaer foi um sistema que veio congregando uma série de atitudes e procedimentos que existiam no passado, isso veio de um ensinamento que foi trazido do exterior para cá. Constituiu-se o Cenipa para coordenar essas ações, quer dizer, o sistema se expandiu, congregou mais uma série de entidades e foi crescendo.

Quando chegamos a 2006, com o advento da Anac, logicamente é natural que isso aconteça, tendo em vista que a gente está entrando numa nova entidade no sistema, e muitos da sua diretoria inicial eram pessoas que não eram do sistema. Era natural que houvesse uma dissociação inicial. Esse início foi bastante difícil, de casar o trabalho das duas entidades, tanto do Cenipa como da Anac, mas, logicamente, nada como o tempo, porque estamos falando de pessoas que têm cultura, têm conhecimento específico e, logicamente, o tempo está fazendo a acomodação das camadas.

Inicialmente a gente teve, o que foi falado aqui até pelo Pellegrino, criado o sistema de gerenciamento de segurança operacional, que veio do SMS criado pela Propical. Esse sistema não é, vamos dizer, antagônico ao Sipaer, pelo contrário, foi criado como uma ferramenta de prevenção de acidentes. Só que essa confusão com que a gente conviveu aqui no Brasil é tão séria, porque em nível mundial também houve, tanto que a Icao hoje está criando um Anexo 19, que vai tratar de sistema de gerenciamento de segurança operacional independentemente do Anexo 13, porque parte de prevenção de acidentes não estava ligada diretamente ao Anexo 13, era um DOC, o Anexo 13 trata preferencialmente de investigação e acidentes aeronáuticos. Era um DOC da Icao que tratava de prevenção de acidentes. Hoje, essa ferramenta da prevenção, chamada SGSO aqui no Brasil, que é o SMS, vai se constituir em um anexo da Icao independente. Então é natural que inicialmente houvesse essa dubiedade de posições.

Agora, nós temos um trabalho muito bem feito pela Secretaria de Aviação Civil, exatamente no sentido de coordenar todas essas entidades. Quer dizer, aquela coordenação natural, que era feita no passado pelo Ministério da Aeronáutica, hoje está sendo feita sob a égide da Secretaria de Aviação Civil.

Eu tenho certeza absoluta de que isso aí vai trazer ganhos inestimáveis para a segurança de voo no País. Não tem dúvida nenhuma, porque essa parte do trabalho conjunto, da sinergia, é importantíssima nesse nosso setor de segurança de voo ou de segurança operacional, como a gente quiser chamar.

Uma das coisas fundamentais que a gente não pode esquecer é a parte de formação de pessoal especializado. Hoje, por exemplo, o Cenipa tem uma série de cursos, como o Coronel Felipe apresentou aqui. E no passado, o Cenipa verificou que só os cursos do Cenipa não conseguiriam suprir nem a necessidade do sistema de aviação civil nem as necessidades do País.

Então, o Cenipa fez uma série de convênios com universidades e escolas de aviação, no sentido de formar os elementos credenciados em prevenção de acidentes; elementos esses que foram uma massa crítica que levou a todos os nossos rincões a mensagem da segurança de voo, a cultura da segurança de voo, a ética da segurança de voo.

Quer dizer, então, que isso se mostrou fundamental e é uma coisa que tem de ser mantida. Ah, o Cenipa não pode mais credenciar o elemento credenciado. Tudo bem. Que dê um diploma para ele, porque é fundamental que, quando o indivíduo vai fazer o curso de gerenciamento de segurança operacional da Anac, ele tenha uma base de prevenção. Como é que o cara vai fazer um curso de gerenciamento de segurança, se ele não conhece as bases da prevenção?

Então, é fundamental que esses pré-requisitos que estamos citando ali sejam mantidos. Como é que eu posso ter um elemento que, dentro de uma empresa, vai fazer investigação de incidentes, se ele não tem a formação de investigação? Então, esses pré-requisitos são fundamentais para o sistema. Quer dizer, tanto a parte da prevenção de acidentes, como a parte da investigação de acidentes. Logicamente, cada um no seu determinado nível.

Então, eu acho que esse trabalho que está sendo feito conjuntamente pelas duas entidades – o Ministério da Defesa e a Secretaria de Aviação Civil, Cenipa e Anac – vai ser fundamental para a segurança de voo e o aprimoramento da segurança de voo no país, ok?

Como eu falei, Senador, eu seria muito breve. Apenas deixo aqui esta mensagem final. Se a gente quer realmente prover a melhoria da segurança, numa aviação que cresce exponencialmente, é unir esforços, criar sinergias e coordenar as ações. E acho que é isso que está sendo realizado, neste momento.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Agradeço também o Comandante Jenkins. Aliás, há três comandantes aqui e um que já foi também.

Portanto, para sermos bastante objetivos, quero fazer alguns questionamentos aos nossos convidados. Não levem como crítica. É mais para que a gente aprofunde e possa ter um conhecimento melhor. Se for possível nos responder de pronto, ótimo; se não for, não tem nenhum problema. Mandem para a nossa subcomissão, pois as notas taquigráficas estarão à disposição. Fiquem bem à vontade.

Portanto, a minha primeira pergunta é para a Anac, para o amigo Pellegrino e o Coronel Felipe.

A Lei Complementar nº 97, de 09 de junho de 1999, previu, em seu artigo 21, que seria criada a Anac e que algumas funções, então de responsabilidade do Ministério da Aeronáutica, entre as quais a de orientar, coordenar e controlar as atividades da Aviação Civil, passariam para a nova agência civil, sendo que permaneceriam com a Aeronáutica as funções de promover a segurança de navegação aérea e contribuir para a formulação e condução da política aeroespacial nacional.

Eis a primeira pergunta.

Assim, quando será e se vai haver...Pela colocação do nosso Diretor Pellegrino, parece que não vai haver essa transferência. Mas é uma pergunta para ficar registrada nas notas da subcomissão. Quando será finalizada a transferência das atribuições do Cenipa para a Anac? E, se isso acontecer, qual será o órgão responsável, dentro da agência, da Anac, para tratar dessa questão? Então, caso haja a transferência do Cenipa para a Anac, de que forma? E se, na Anac, já existe um quadro para tratar desse assunto?

Item 2. Como está a cooperação entre a Anac e o Cenipa, no contexto de prevenir acidentes e promover suas investigações? Os dois órgãos atuam conjuntamente? Qual tem sido o papel da Superintendente de Segurança Operacional dentro do contexto da investigação de acidentes aéreos? Há um grupo sendo preparado dentro da agência para assumir essa função?

A próxima pergunta para a Anac, Pellegrino. O baixo número de funcionários à disposição da Anac tem sido algo que, além de notório, representa hoje quase que uma marca registrada da agência. No cenário atual, como a Anac tem feito para fiscalizar as atividades

voltadas para a aviação geral? Existe fiscalização suficiente para efetuar rampas, pelo menos nas atividades exercidas pela aviação geral dentro dos aeroportos principais?

Outra pergunta. No contexto da fiscalização de rampa tem-se percebido uma falta de preparo por parte de um considerável número de inspetores de aviação civil ou Inspac, não é? Há casos em que esses inspetores claramente desconhecem as leis, regulamentos, ou normas de aviação e em outros chegam a confundir aeronaves turbofans com turboélices, fazendo ainda exigências que afrontam as regras de segurança dos sítios aeroportuários, exigindo acionamento de motores em locais não permitidos ou acionamento de radares em solo, bem como de equipamentos cujas funções apenas poderiam ser aferidas em voos, tendo ainda casos em que se faz a exigência de equipamentos que não constam no manual de algumas aeronaves. Como a Anac tem feito no sentido de melhorar a qualificação dos seus servidores e quais são os critérios para que os mesmos sejam efetivados como inspetores de aviação civil?

Quinta pergunta. Como a Anac fiscaliza as atividades aerodesportivas promovidas por veículos ultraleves não-propulsados? A Anac... Isso... Teve acidente esses dias no Rio, parece...

Seis. Sexta pergunta. A Anac promove alguma campanha em prol da segurança da aviação civil, em aeroclubes, nas faculdades de ciências aeronáuticas ou em outros centros de formação aeronáutica, incluindo agremiações de praticantes de voo livre?

A pergunta agora para o Cenipa, para o nosso Coronel Felipe. Uma das poucas queixas em relação aos trabalhos do Cenipa se dá em decorrência da demora na conclusão dos relatórios de acidentes aéreos. Como está a dotação de pessoal do Cenipa para investigar os acidentes? A mesma é suficiente?

Como está o Brasil em relação a países que contam com uma aviação desenvolvida, no que se refere à investigação de acidentes e ao tempo para conclusão de relatórios?

Segunda pergunta. Existe na atualidade, alguma sobreposição de função entre a Anac e o Cenipa, no tocante à prevenção e à investigação de acidentes?

Terceira pergunta, Coronel Felipe. O Cenipa e o atual sistema de prevenção de acidentes e segurança de voos foram criados em princípios dos anos 70 e está em aplicação até a atualidade. Como o mesmo vem sendo atualizado e qual é o seu planejamento estratégico para o futuro?

Agora para o Comandante Jenkins. Como está sendo desenvolvido o binômio segurança/facilitação pelos órgãos responsáveis para a aplicação prática na aviação regular?

Por exemplo, algumas regulamentações da Anac parecem estar alheias à realidade brasileira, como a de nº 115 da Anac, que trata da questão do combate a incêndios em aeroportos. Quais são as suas recomendações?

Portanto, como o Comandante Jenkins tem de se deslocar para o Rio porque amanhã tem uma palestra muito cedo e o seu horário é agora às 19h, com a permissão do Coronel Pellegrino vamos começar com o Comandante Jenkins e, logo em seguida, já agradeço a contribuição de V. S^a. Fique à vontade para se deslocar ao aeroporto. Com a palavra o Comandante Jenkins.

O SR. RONALDO JENKINS DE LEMOS – Muito obrigado por essa deferência, agradeço aos outros membros da Mesa também. É que amanhã de manhã tenho aula às 7h30min. Só consegui um voo agora, às 20h. Então, tenho de sair correndo. Peço-lhes desculpas por isso.

Quando ao aspecto da Resolução nº 115, acho que é fundamental que a gente observe o País e o mundo. Aqui no Brasil a Resolução nº 115 foi feita baseada no Anexo nº14 da Icao, que estabelece padrões para aeroportos internacionais que sejam absorvidos pelos países, em sua área doméstica, de acordo com suas possibilidades. Não temos a possibilidade de pegar os parâmetros do Anexo 14 e colocar no Aeroporto de Caracarái, no aeroporto de Redenção e por aí vai, no interior. O Senador sabe muito bem, porque voou por lá e tem esse conhecimento. O que o mundo faz? Os Estados Unidos, por exemplo, tem um *waiver* a partir de 1.500 mil passageiros/ano. As exigências já são completamente diminuídas. No Canadá são 180 mil passageiros/ano; na Austrália 350 mil passageiros/ano. Por quê? Não digo nem os Estados Unidos, mas comparando o Canadá e a Austrália, que são países de grande dimensão e que têm áreas inóspitas, com dificuldades, deram esse *waiver* porque a própria regulamentação internacional o permite, no sentido de que essas exigências não sejam, nesses locais, 100% colocadas. Dão o *waiver* para isso, o que faz com que haja a possibilidade de você estender ao interior o tão importante transporte aéreo. A gente sabe que na Amazônia há locais – e nos vimos quando a Rico parou de operar – em que tivemos oito cidades que entraram em estado de emergência sem o transporte aéreo. Era época de seca na Amazônia, os rios não podiam ser navegados. Só o avião chegava lá. Tanto que a Força Aérea Brasileira teve de colocar os seus aviões para servirem essas cidades porque até remédios essas cidades não tinham.

No passado, o Comando da Aeronáutica deu 24 carros de incêndio para 24 prefeituras, para que colocassem em seus aeroportos. Um ano depois, quando foram vistoriados, como estavam esses caminhões? Sem motor, sem pneus, alguns nunca tinham operado contra incêndios porque a prefeitura não tinha verba para fazer esses caminhões operarem. Então, não existe arrecadação suficiente nesses aeroportos para sustentar uma seção contra incêndios. É uma coisa que a gente tem de avaliar. Qual é a importância que a gente vai dar a isso, se a gente vai seguir os países mais adiantados do que a gente, que têm mais movimento, ou se vamos ficar nos apegando a uma legislação que, no nosso caso, não é 100% aplicável. Esse assunto já foi mandado para a própria agência, várias vezes. Está na mão hoje do Secretário de Aviação Civil a ponderação da indústria sobre essa situação e isso está em estudos lá. Então, era o que eu queria apresentar, Senador. Agradeço-lhe a palavra que V. Ex^a me concedeu.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Agradecemos a fala, a presença do Comandante Jenkins que, inclusive, tem estado presente desde lá do início da

ideia de criarmos a Subcomissão de Aviação para contribuirmos, como já disse, com a nossa Presidenta Dilma e com o nosso País. Portanto, muito obrigado. Sinta-se à vontade quando achar necessário para se retirar.

O SR. RONALDO JENKINS DE LEMOS – Eu posso ficar aqui até As 19 horas. Fico aqui sentado escutando.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Pronto. Fique à vontade.

Com a palavra o Coronel Felipe para as respostas e, naturalmente, as considerações finais.

O SR. FREDERICO ALBERTO MARCONDES FELIPE – Então, Senador Vicentinho, com relação às atribuições do Cenipa, eu não tenho conhecimento de passagem das atribuições do Cenipa para qualquer outra organização. É claro que o Cenipa, essas atribuições são uma decisão de Estado. Então, a partir do momento em que o Estado, a sociedade decidirem que outra organização deve assumir essas atribuições, a Cenipa vai trabalhar de maneira...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – No momento, não tem nada ainda...

O SR. FREDERICO ALBERTO MARCONDES FELIPE – Não temos nada, nenhum ato nesse sentido. Estamos prontos a contribuir quando isso for julgado adequado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Esses questionamentos são exatamente para irmos clareando, porque a gente que está de fora fica às vezes com dúvida. Então a fala do senhor vem contribuir dizendo que, no momento, não tem nenhuma ação nesse sentido.

O SR. FREDERICO ALBERTO MARCONDES FELIPE – Exatamente. Com relação às ações de investigação e prevenção, então, existe, sim, uma cooperação entre Cenipa e Anac. A investigação é uma atribuição exclusiva do Cenipa e logicamente que o Cenipa desempenha essa atribuição com a colaboração, com a cooperação e em coordenação com a Anac, para que isso possa surtir os efeitos desejados de prevenção. Além disso, as atividades de prevenção, como coloquei, são uma atribuição de todos. O Comandante Jenkins também colocou muito bem isso daí. Então, todos fazemos prevenção e, dessa forma, existe uma coordenação entre as atividades do Cenipa e da Anac, coordenação essa que vem sendo aprimorada com o trabalho conjunto, capitaneado pela SAC, como colocou o Comandante Jenkins buscando, então, cada vez mais, aprimorar as atividades de prevenção do País.

Quanto à duração das investigações. As investigações têm que ser muito pormenorizadas. Quando a gente faz uma investigação de acidente aeronáutico, não podemos deixar nenhum fator contribuinte sem ser coberto, porque senão isso daí pode, no futuro, levar à ocorrência de outro acidente similar. Por isso, e também em função da complexidade dos trabalhos – e isso é inerente a cada investigação de acidente –, é que existe um prazo que não pode ser exatamente determinado para a conclusão de uma investigação. Elas têm que

ser realizadas de maneira completa, exaustiva, de forma que, ao final daquela investigação, nós tenhamos certeza de que todas as áreas importantes e relevantes para aquele acidente foram cobertas e que todas as medidas de prevenção foram emitidas nas recomendações de segurança de voo. Então, esse é o motivo por que não temos um prazo definido para concluir as investigações, porque elas têm que ser feitas de maneira completa, exaustiva.

Na comparação com outros países a gente vê que a duração das investigações aqui é comparável a de outros países do mundo. Então, dependendo da complexidade da investigação ela demora mais ou menos, a duração das nossas investigações é compatível com as investigações realizadas em outros países.

Com relação ao Sipaer, é um sistema que, como foi criado nos anos 70, realmente tem já um longo tempo de existência e, por isso mesmo, possui muita experiência. Então, o que a gente coloca é que o Sipaer não esteve em nenhum momento parado. É um sistema que vem se aperfeiçoando com o tempo, vem se aperfeiçoando com a experiência adquirida e vai continuar se aperfeiçoando para o futuro. Então, se nós pegarmos o Sipaer do início dos anos 70, ele era muito diferente do que o Sipaer que nós temos hoje. O Sipaer que temos hoje é o resultado dessa experiência acumulada de toda a experiência que foi sendo ganha e foi sendo inserida no sistema, para que ele possa funcionar cada vez melhor. Isso vai permanecer para o futuro. Então, para o futuro a gente também vislumbra modificações no sistema de forma a torná-lo mais eficiente, mais eficaz e que ele se adapte às novas realidades. Tudo isso é realizado nos vários trabalhos que são realizados na área de prevenção e investigação, através das coordenações, reuniões, de todas as atividades que são feitas junto às demais organizações que compõem o Sipaer, como a infraestrutura portuária, a própria Anac e a SAC – Secretaria de Aviação Civil. Então, toda essa atividade vai servir de subsídio para que o sistema se aperfeiçoe, como tem feito até a data de hoje.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Muito obrigado, Coronel Felipe.

Concedo a palavra ao Comandante Pellegrino.

O SR. CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO – Obrigado Senador.

Primeiramente, deixe-me seguir aqui uma informação que eu acho importante. Vou me permitir aqui a leitura da Lei Complementar nº 97, que diz em seu art. 21 que “a lei criará Agência Nacional de Aviação Civil, vinculada ao Ministério de Defesa, ao órgão regulador, fiscalizador da aviação civil e da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, estabelecendo, entre outras matérias adicionais, as quais, dentre as atividades, procedimentos referidos no incisos I e IV do art. 18, serão de sua responsabilidade.”

E, no art.18, “cabe a Aeronáutica como atribuições subsidiárias particulares:

I – orientar, coordenar e controlar as atividades da Aviação Civil;

IV – estabelecer, equipar, operar diretamente, ou mediante concessão, a infraestrutura aeroespacial, aeronáutica e aeroportuária.”

Porém, a leitura da lei complementar, somente, ela vai dar um vazio de entendimento. Eu queria colocar atenção ao art. 8º da Lei nº 11.182 de 2005 e suas atualizações, e nós vamos entrar justamente no art. 8º, inciso XXI, onde diz o seguinte, a lei:

“Regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o Sistema de Controle de Espaço Aéreo e com o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.” O Sipaer, como bem colocou aqui o Coronel Felipe.

E ela ainda vai mais, depois fala algumas coisas importantes. No seu § 2º, desse mesmo artigo, diz: “A Anac observará as prerrogativas específicas da autoridade aeronáutica.”

Agora já foi alterada, a Lei Complementar nº 97 foi alterada, já não é mais autoridade aeronáutica, é autoridade aeronáutica militar, atribuídas ao comandante da aeronáutica, devendo ser previamente consultado. Ou seja, a Anac deve ser previamente consultada sobre edição de normas e procedimentos de controle de espaço aéreo que têm uma repercussão econômica ou operacional na prestação de serviços aéreos em infraestrutura aeronáutica aeroportuária.

Ou seja, a lei que nos criou, criou a Agência, já colocava como sendo um marco regulatório a coordenação intrínseca entre os órgãos que precisam trabalhar em prol da segurança da navegação aérea, no dia a dia do trabalho de quem voa. O piloto, se não voar, está errado; ele tem que pegar o avião e decolar.

Isso aqui dá todo suporte para essa discussão que foi colocada.

Ah, sim! Quando será finalizada a transferência das atribuições do Cenipa para Anac, sem se considerar o órgão responsável dentro da Agência?

Não será feita nenhuma transferência, a lei já deixa isso bem claro.

Como os nossos dois colegas aqui de Mesa já colocaram claramente, a Anac, o Cenipa, o Decea e o restante da comunidade precisam estar cada vez mais juntos, para não só prevenir como também ajudar na investigação, porque a investigação, como bem o Coronel Felipe colocou, também é um ato, o principal ato de prevenção, ele avisa unicamente a emissão de recomendações e prevenir acidentes futuros.

Então estamos sempre à disposição do Cenipa, temos como missão, até do nosso programa de segurança operacional específico, responder e observar 100% das recomendações de segurança de voo emanadas pelo Cenipa, sejam na mudança da regulação, sejam na mudança de procedimentos, qualquer ação que seja necessária a gente fazer ou até a mais simples de todas, que muitas vezes é divulgar o conteúdo do relatório final, e nós temos o nosso *site* como um apoio para que isso seja colocado.

Como eu tentei colocar, a Superintendência de Segurança Operacional tem como atribuição principal a certificação. E quando ela certifica faz isso em paralelo com a vigilância continuada. Ou seja, ela usa a fiscalização para verificar continuamente se a empresa aérea, aqui representada pelo Comandante Jenkins, do Snea, está mantendo a sua total aderência aos regulamentos que fazem parte do que é necessário aquela empresa cumprir, ou então se o aeronauta ou aeroviário, no exercício de suas funções, também está aderindo a esses regulamentos.

Porque a gente fala muito: ah, esse é um problema da empresa aérea. Não, esse é um problema de todos. E quando o aeronauta deixa – e eu já fui comandante de uma empresa aérea –, quando nós aceitamos uma escala de voo que fere o regulamento, nós somos partícipes daquele problema. Nós não podemos nos omitir e temos que estar juntos para evitar isso.

Por isso que o registro de voo, esse sistema que a gente está colocando agora em funcionamento, foi criado, tudo idealizado em 2010, justamente por um problema que aconteceu na empresa Gol. A sua escala de voo estava sendo excessiva e houve um erro na gestão, na implantação do novo sistema. A Anac foi à Gol e ela foi o piloto teste desse sistema, e passamos a receber semanalmente toda a escala de voo, a planejada e a cumprida. E, a partir daí, a empresa começou a nos ajudar a monitorar.

Senador, até 2010 nós recebíamos uma avalanche de críticas dos aeronautas com relação a sua escala. Isso não é uma verdade mais. Justamente porque a Anac passou a monitorar efetivamente e a emitir autos de infração, não só para a empresa, mas também para o aeronauta, porque ele não pode se omitir, ele tem que saber, ele é responsável pelo controle das horas de voo dele. Se ele passou o número de horas, tem que ser questionado com relação a isso. E essa é a função dessa Superintendência.

Com isso, a última resposta é: não existe um grupo sendo preparado para assumir nenhuma função no Cenipa.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Ok.

O SR. CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO – O baixo número...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Comandante Pellegrino, eu estive num seminário da Abrapac, em São Paulo, com aviadores, e eles clamaram muito. Mas como esse tema vai ser lá, com relação ao Sindicato Nacional dos Aeronautas e a Abrapac, nós vamos deixar para tratar desse assunto lá na frente. Portanto, vamos nos ater mais aqui. Mas eles clamaram muito essa questão, a questão dos aviadores.

O SR. CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO – A questão das horas de voo?

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – É.

O SR. CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO – Cumprimento?

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Carga horária, etc.

O SR. CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO – Isso é importante eu conhecer, porque a gente vem trabalhando muito perto disso. Eles reclamaram da fiscalização ou reclamaram da quantidade de horas de voo?

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Reclamaram das horas de voo, carga horária, fadiga, reclamaram que a Anac tem falta de pessoal para fazer aquele acompanhamento na fiscalização.

Mas vamos deixar esse assunto para mais adiante.

O SR. CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO – Pois não.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – A nossa Subcomissão tem uma caminhada longa pela frente. Em cada audiência pública nós vamos nos ater àquele tema...

O SR. CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO – Lógico, lógico. É importante o senhor conhecer que a gente está pronto para emitir aquela linha de ação em que a gente está querendo um regulamento para controle da fadiga, justamente voltado para isso.

O terceiro ponto aqui da Anac, falando justamente do baixo número de funcionários à disposição da Agência. Isso é uma verdade. A Agência tem uma previsão, nessa mesma lei que eu citei, de 1.755 servidores de carreira, nas quatro carreiras previstas, seja a de analista administrativo, especialista em regulação, técnico-administrativo e técnico em regulação.

Nessas três carreiras, nós tivemos até hoje dois concursos. O primeiro foi realizado em 2007, com duas chamadas, Senador. O segundo concurso, realizado no final de 2009, teve duas chamadas, 2009 e 2010. Nós não fizemos a segunda chamada justamente porque tivemos o problema da eleição e, com isso, não foi possível a gente chamar mais gente do concurso.

Qual o problema que nós temos hoje em dia? É um problema comum no serviço público. Nós temos um atrito, nós recebemos cerca de 1.200 servidores, tivemos mais de 350 servidores que saíram da Agência, desses dois concursos. A última contagem que nós fizemos, eu, quando estava como Presidente interino, fiz uma solicitação ao Ministro Wagner, que prontamente nos atendeu e enviou ao Ministério do Planejamento e Gestão Orçamentária.

Nós fizemos uma solicitação de dois concursos, num prazo específico, curto para isso, porém, por razões outras, ainda não fomos atendidos nesse nosso pleito. Então, esse é um pleito que a gente continua colocando em todos os fóruns, a Agência tem uma necessidade.

O DAC, à época em que foram transferidas as funções, criada a Agência, tinha mais de 2.100 servidores civis e militares do Comando da Aeronáutica. Hoje, a Anac não tem isso.

Então, as estratégias da Anac, como tentamos mostrar aqui, estão voltadas para fazer frente a esse óbice, são fazer fiscalização itinerante, criar mecanismos de interface digital, principalmente utilizando os meios do Comando da Aeronáutica e dos outros meios, sejam eles planos de voo, qualquer ação que a gente puder fazer para maximizar a nossa fiscalização.

Por exemplo, agora o Comando da Aeronáutica tem feito, junto com o Ministério da Defesa, Comando do Exército e Comando da Marinha, ações junto à fronteira, aeronaves do Comando da Aeronáutica voando em aeroportos onde não podemos chegar porque não há aviação, seja ela regular ou táxi aéreo, que normalmente voa para aquele local. Então, estamos indo juntos para fazer uma fiscalização nessas áreas fronteiriças.

Isso é muito importante, porque mostra claramente uma integração não só do ponto de vista dos órgãos normais da aviação civil, como nos órgãos do Ministério da Defesa, porque a eles também compete a fiscalização nas regiões fronteiriças, em torno de 100 quilômetros da fronteira do Brasil. E a Anac está ajudando e cooperando para isso. Esse é um dos nossos trabalhos e a gente vem fazendo corretamente essa ação.

As ações de rampa – e aqui já estou começando a entrar no item quatro –, a fiscalização de rampa é um dos pontos importantes na formação do inspetor de aviação civil. Seja ele um inspetor de operações, seja ele um inspetor de licenças, seja um inspetor de aeronavegabilidade, nesses três ramos, nós ainda temos o inspetor de infraestrutura e nós temos o inspetor de regulação econômica, ou serviços aéreos, antigamente, todos esses três são treinados na inspeção de rampa.

Nós temos um documento que está publicado, é o nosso manual de procedimento de inspeção de rampa, que harmoniza todos os procedimentos. Isso foi baseado em quê? No que tem de mais moderno no mundo. Existe um programa em que o Brasil vem trabalhando muito perto, baseado no nosso escritório em Lima, escritório regional da Oaci, em Lima. Nós fizemos uma aproximação junto ao escritório com a agência européia, a Easa, e eles passaram para toda a comunidade de aviação civil da América Latina os processos e procedimentos de inspeção de rampa que eles fazem num Programa Safa, que é uma auditoria nas aeronaves internas da Comunidade Europeia e externas – o Comandante Jenkins já não está mais aqui para colocar para nós –, mas toda aeronave brasileira que pousa em algum território da Comunidade Europeia, incluindo a Guiana Francesa, é inspecionada e, a partir daí, é avaliada uma série de itens. Isso está na *Web*. Se entrar em manuais de procedimentos da área de segurança operacional, está lá divulgado e os nossos servidores são treinados por esse manual. Ele foi implantado em 2009, e é voltado para essa área.

Logicamente, Senador, que como qualquer organização nós podemos ter desvios e problemas, por isso que existe todo o processo da ouvidoria e corregedoria que os órgãos públicos preveem e nós estamos prontos para receber qualquer denúncia e atuar para corrigir qualquer desvio de servidor nosso, mas esse tipo de reporte que foi colocado aqui é

um desvio de conduta, não é o que a Agência coloca e não está nos seus documentos, até publicados e divulgados na internet.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – E a Agência está com a preocupação de

O SR. CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO – Exatamente, de aperfeiçoar e cada vez mais capacitar. Não existe o caso de um servidor da Agência ir para uma fiscalização sem possuir uma credencial. Essa credencial do inspetor, essa credencial que diz que ele está qualificado. Então, é isso que a gente pode avaliar e quem está no dia a dia de trabalho conhece essa credencial.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – E a Anac está dando curso para esse ...

O SR. CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO – Internamente, não só internamente, como o último curso que nós fizemos, estamos divulgando, dentro de uma ação de Governo brasileiro, para os países de língua portuguesa, ou seja, a Comunidade Lusófona está vindo ao Brasil para aprender esse trabalho que estamos fazendo aqui.

Na quinta questão, Senador, a Anac não fiscaliza atividades promovidas por veículos ultraleves não propulsados. É importante a gente ratificar aqui ...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Há alguma proposta desse tipo?

O SR. CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO – Não, senhor. Eu estou aqui, até posso passar ao senhor depois, com um artigo do Jornal *O Globo*, de 2003, em que, naquela época, também por uma fatalidade, uma pessoa faleceu num voo duplo de parapente, asa delta, alguma coisa como essa. Naquela época, o DAC, que era o responsável, colocou claramente, nessa mesma linha, que estamos tratando de um esporte radical, as pessoas que o praticam sabem da possibilidade de aquilo ocasionar um acidente.

Não existe como nenhuma agência tomar conta – agência que eu estou colocando, o mais aberto possível – de esportes radicais. E aí a gente inclui como esporte radical aquela pessoa que vai e salta da antena aqui em frente às duas Casas. Se alguém está deixando aquilo acontecer, é um problema de polícia. A Agência não tem capacidade de regular e não vai regular nunca. Como ninguém aqui toma conta de ações... A gente estava comentando hoje, antes de vir para cá, nas nossas praias, hoje, a gente está aí olhando uma série de esportes náuticos que não são regulados nem fiscalizados. Ou seja, aquelas bananas famosas que as pessoas pegam e andam em frente à praia. Aquilo alguém fiscaliza? A conta e risco da pessoa que sobe naquilo é de quem pagou.

Agora, essa discussão tem que haver na sociedade? Sim. Aquela ação que foi feita é uma ação que a gente precisa ter algum órgão para fiscalizar? Se é essa a visão da sociedade, vamos discutir, as Casas certas estão aqui. Mas colocar isso dentro de uma agência de aviação civil, não é assim no mundo todo, Senador. Nós fizemos uma pesquisa, claramente,

toda agência de aviação civil tem um corte na sua capacidade de fiscalizar, senão não haveria ...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Ultraleves a motor.

O SR. CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO – Sobre o ultraleve a motor, nós estamos justamente agora emitindo uma nova norma em que vamos trabalhar num peso e, acima daquele peso, nós estamos matriculando, regulando, fiscalizando,

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Você tem ideia do peso?

O SR. CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO – Cento e quinze quilos. Acima desse peso, a velocidade do veículo ultraleve, em torno de 60, 80 Km/hora, e a possibilidade de ele causar acidentes a terceiros fazem com que a Anac passe a fiscalizar, a “emitir” uma regulação simples, a aceitar uma certificação de terceiros, mas ele vai continuar sendo voo a conta e risco. O Cenipa, no caso de ultraleves, mesmo propulsados, por ele não ser um veículo certificado, não faz a sua investigação, não é alvo de investigação com relação a ultraleves não propulsados. E é assim no mundo todo. Se o senhor for à França, for aos Estados Unidos, não é alvo dos órgãos de investigação de aviação civil esse tipo de veículo.

Como já falei, agora partindo para a sexta questão, a Anac, sim, promove campanhas e temos essa ação nacional, justamente voltada para como o Comandante Jenkins colocou, claramente, dado o histórico, na hora em que começou a ter um aumento de acidentes, vamos ver o que foi feito no passado e deu certo? A história do Comandante Jenkins é clara. Houve um trabalho conjunto e ações de ir aos aeroclubes, ir às escolas de formação, ir às associações, ir a todos os locais.

Se não me engano, o professor George compartilhou de uma das ações nossas lá em Goiânia. Não é George? Você esteve presente. E isso justamente junto com o Cenipa e junto com o Decea, para quê? Para promover uma ação de cultura. Buscar junto ao pessoal de aviação civil a melhoria, o conhecimento de como evitar um acidente. Essa ação aqui, Senador, nós pesquisamos, e ela é praticada no mundo todo. Nós estamos agora buscando o que podemos para melhorar, para aumentar a participação. Por exemplo, nos Estados Unidos, o piloto que participa desse tipo de atividade ganha no seu *score*, dentro da FAA, pontos para a renovação da sua carteira.

Então, são coisas em que podemos atuar, para que possamos ter mais pessoas participando, mais gente colaborando, para que haja uma cultura de disseminação da segurança, da doutrina, a aeronave esteja totalmente abastecida, que o *checklist* seja cumprido. Aquilo que nós aprendemos, como aviadores, a cultivar, porque na aviação qualquer erro é fatal, e nós temos como cultura não errar, não aceitar esse tipo de erro.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Esse trabalho faz junto também ao Sindicato Nacional dos Aeronautas, à Abrapac? Há essa interação?

O SR. CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO – Nós gostaríamos muito de tê-los juntos. Até hoje não fomos consultados por eles e, se eles

quiserem participar, da minha parte, têm todo o apoio. Nós não temos, de maneira alguma, nenhuma dificuldade. Aliás, é importantíssima a participação, porque, como eles estão no seu dia a dia, olhando e observando – e aí é onde a Anac tem a sua responsabilidade, que é aquela responsabilidade administrativa. Quando eles têm uma ilegalidade, a Anac vai atuar, uma violação aos seus regulamentos –, é quando eles podem nos mostrar onde está tendo o maior problema, onde temos que atuar mais. Já que temos poucos recursos humanos, Onde podemos direcioná-los para eles serem mais efetivos.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Parece que sobre a questão da fadiga já estão trabalhando meio que junto com a...

O SR. PAULO ROGÉRIO LICATI – (Inaudível)

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Que bom. Importante isso.

O SR. ROGÉRIO AGUIRES – Sobre o que o Pellegrino agora a respeito desse *score*, isso daí, se for levado à frente, é uma ideia fantástica para o sistema. Sobre essa possibilidade de colocar o *score* para cada piloto, de acordo com o número de cursos, de palestras que ele participa, isso ser registrado de alguma forma. Esse sistema de meritocracia seria fantástico para a prevenção de acidentes e para a ótima formação do profissional, porque isso, aliado à carteira dele, às licenças dele, se fosse, por exemplo, de zero a cinco estrelas, o cara é ASV, Agente de Segurança de Voo, ele frequentou um curso tal... Ele vai aumentando o seu *score* e pode anexar ao currículo. E, com certeza, um profissional que é mais preparado, um profissional que tem mais conhecimento, é um profissional mais seguro. O índice de acidente com certeza é menor.

Essa ideia é realmente fantástica.

O SR. CARLOS EDUARDO MAGALHÃES DA SILVEIRA PELLEGRINO – Então, Senador, para finalizar, gostaria de agradecer o convite e dizendo que a Anac, nós, da Diretoria de Operações, estamos sempre dispostos a participar.

No ano passado, eu reafirmei, naquela audiência que fizemos sobre fadiga com o senhor, que queremos contribuir para esse discurso, para essa troca de informações, para que a gente possa efetivamente trabalhar e ter um projeto importante aqui sendo feito pela Subcomissão, da qual o senhor é o Presidente.

Muito obrigado e uma boa noite a todos.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Muito obrigado, Comandante Pellegrino. Tenha certeza de que, reafirmando, a nossa intenção é a melhor possível para fortalecer a nossa Agência, a Anac.

Esta é a sexta audiência pública e, de todas, parece que foi a mais tranquila, porque efetivamente o Cenipa e a Anac nesta questão da prevenção e investigação de acidentes estão bem. Inclusive os gráficos aqui já apontam nesse sentido de forma muito positiva.

Foi importante, porque a gente vai esclarecendo algumas dúvidas. E uma instituição como o Cenipa não poderia ficar de fora, de colocar aqui o seu pensamento, este órgão importante na aviação, por intermédio do Coronel Felipe.

Muito obrigado ao Comandante Felipe, muito obrigado ao Comandante Pellegrino, muito obrigado ao Comandante Jenkins e aos demais ilustres visitantes,

Comandante Paulo Licati, que é da Associação Brasileira de Aviação Civil, como já estamos no encerramento e os convidados já teceram suas considerações finais, abrirei na próxima audiência pública um espaço para que S. S^a possa se manifestar. Regimentalmente não é permitido depois que os convidados se posicionam nas considerações finais.

Antes de encerrar esta audiência pública, nós queremos já convocar a audiência pública desta Subcomissão, para o dia 17 de abril, terça-feira, às 9 horas. Portanto, atendendo à solicitação dos colegas Senadores, passaremos da segunda para terça-feira, às 9 horas, a nossa audiência pública.

Vamos debater sobre aviação geral.

Os convidados serão George Sucupira, Presidente da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves, Eduardo Marson, Presidente da Associação Brasileira de Aviação Geral, Clarice Bertoni de Lacerda Rodrigues, Secretária de Navegação Aérea Civil da Secretaria de Aviação Civil, e David da Costa Faria Neto, Superintendente da Superintendência de Segurança Operacional...

Ele está de férias, não é? *(Pausa.)*

Deverá vir um representante.

Portanto, agradecendo a presença de todos, da imprensa, dos aviadores, dos membros da Força Aérea Brasileira e dos nossos convidados, encerro a presente reunião.

(Iniciada às 17 horas e 07 minutos, a reunião é encerrada às 18 horas e 52 minutos.)



Senado Federal

Secretaria-Geral da Mesa

Secretaria de Comissões
Subsecretaria de Apoio às Comissões Permanentes
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Subcomissão Temporária Sobre a Aviação Civil

ATA DA 7ª REUNIÃO DA SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE A AVIAÇÃO CIVIL – CISTAC, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA, DA 54ª LEGISLATURA, REALIZADA EM 17 DE ABRIL DE 2012, TERÇA-FEIRA, ÀS 9 HORAS, NO PLENÁRIO 13 DA ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA.

Às nove horas e trinta e dois minutos do dia dezessete de abril de dois mil e doze, no Plenário 13 da Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador **Flexa Ribeiro**, Presidente em Exercício desta Subcomissão, reúne-se a Subcomissão Temporária Sobre a Aviação Civil – CISTAC, com a presença dos Senadores **Vicentinho Alves** e **Vital do Rêgo**. Deixam de comparecer os demais Senadores. O Presidente declara aberta a reunião e propõe a dispensa da leitura da Ata da 6ª Reunião, que é dada como lida e aprovada. O Presidente comunica inversão da pauta, dando início à **SEGUNDA PARTE** da reunião, quando convida a tomarem assento à Mesa os expositores: Senhora **Clarice Bertoni Lacerda Rodrigues**, Secretária de Navegação Aérea Civil da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC/PR; Senhor **Wagner William de Souza Moraes**, Gerente Geral de Operações de Transporte Aéreo da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; Senhor **George William Cesar de Araripe Sucupira**, Presidente da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves, e Vice-Presidente do International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations; e Senhor **Ricardo Nogueira**, Vice-Presidente da Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG, representante do Senhor **Eduardo Marson Ferreira**, Presidente da Associação Brasileira de Aviação Geral – ABAG, que, tendo sido convidado, justificou ausência. O Presidente informa que a segunda parte da pauta desta reunião destina-se a debater as políticas públicas voltadas ao desenvolvimento da aviação geral, em atendimento ao Requerimento nº 1, de 2012 – CISTAC. O Presidente concede a palavra a cada um dos expositores. O Presidente registra a presença da Senhora Ilma Lima, Chefe da Assessoria Parlamentar da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; do Senhor Pablo Henrique, Assessor Parlamentar da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC/PR; do Senhor Guilherme Aberle, da Trip Linhas Aéreas; da Senhora Renata Varela, Assessora de Relações Institucionais da ABAG; do Senhor Roni Piagetti, Piloto Comercial da Neo Taxi Aéreo; do Senhor Vanildo Maldí, Piloto Comercial da Neo Taxi Aéreo; da Senhora Shaiana Campelo, da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; do Senhor Mauricio Gusman, da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; do Senhor Fernando Alberto dos

Santos, Superintendente do Sindicato Nacional das Empresas de Taxi Aéreo; do Senhor Wolner Aguiar, Diretor Regional do Aeroporto Internacional de Brasília; e do Senhor Georges Ferreira, Professor de Direito Aeronáutico da Pontifícia Universidade Católica – PUC – de Goiás. Usa a palavra o Senador Vital do Rêgo. O Presidente registra a presença do Senhor Marcelo Schimit, Secretário-Geral do Sindicato Nacional dos Aeroviários; e do Comandante Aguirre, da Associação Brasileira de Pilotos da Aviação Civil Condutores de Avião – ABRAPAC. O Presidente faz questionamentos aos convidados. Os expositores respondem os questionamentos e fazem as considerações finais. Fica adiada a primeira parte da pauta desta reunião.. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às onze horas e cinquenta e sete minutos, lavrando eu, José Alexandre Girão Mota da Silva, Secretário desta Subcomissão, a presente Ata que, após lida e aprovada, será assinada pelo Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

Senador **Flexa Ribeiro**

Presidente em Exercício



SENADO FEDERAL

SF - 270

SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

Sub CISTAC (7ª Reunião Ordinária) Texto com revisão 17/04/2012

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco/PSDB – PA) – Havendo número regimental, declaro aberta a 7ª Reunião da Subcomissão Temporária sobre a Aviação Civil da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 2ª Sessão Legislativa da 54ª Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e a aprovação da ata da 6ª Reunião.

Srs. Senadores que a aprovavam permaneçam como se encontram.

Aprovada.

Convido para tomarem assento à mesa a Sr^a Clarice Bertoni Lacerda Rodrigues, Secretária de Navegação Aérea Civil da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC/PR); Sr. Wagner Willian de Souza Moraes, Gerente Geral de Operações de Transporte Aéreo da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); Sr. George Willian Cesar de Araripe Sucupira, Presidente da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves e Vice-Presidente do Conselho Internacional de Proprietários de Aeronaves de Associações de Pilotos; Sr. Ricardo Nogueira, Vice-Presidente da Associação Brasileira da Aviação Geral (Abag), representando o Sr. Eduardo Marson Ferreira, Presidente da Abag;

A segunda parte desta 7^a Reunião da Subcomissão Temporária sobre Aviação Civil (Cistac) destina-se a debater políticas públicas voltadas ao desenvolvimento da aviação geral, em atendimento ao Requerimento nº 1, de 2012, que estabelece a realização de um ciclo de audiências públicas para discutir políticas públicas para a aviação civil brasileira.

A primeira parte desta reunião tem por finalidade a eleição do Vice-Presidente da Subcomissão. Até o momento foi registrado o nome do Senador Eduardo Braga. Vamos aguardar a chegada do Presidente da Subcomissão, Senador Vicentinho Alves, do PR do Tocantins, para que nós, ao término desta segunda parte, que é audiência pública, possamos retomar à primeira parte com a eleição do Vice-Presidente.

Vamos iniciar a segunda parte ouvindo os nossos convidados.

Quero agradecer a presença de todos que atenderam gentilmente o convite da Subcomissão, para que, na nossa 7^a Reunião, possamos continuar debatendo as políticas públicas voltadas ao desenvolvimento da aviação geral.

Quero passar a palavra à primeira convidada, a Sr^a Clarice Bertoni Lacerda Rodrigues, Secretária de Navegação Aérea Civil da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

A senhora terá dez minutos, prorrogáveis por mais cinco.

Com a palavra a Sr^a Clarice Bertoni Lacerda Rodrigues.

A SR^a CLARICE BERTONI LACERDA RODRIGUES – Bom dia a todos.

Muito obrigada, Exmo. Sr. Senador Flexa Ribeiro.

Bom dia aos meus colegas de Mesa, Dr. George Sucupira, Sr. Ricardo Nogueira, Sr. Wagner, da Agência Nacional da Aviação Civil.

Inicialmente, queria agradecer, em nome da Secretaria de Aviação Civil, o convite desta Subcomissão para que a gente possa apresentar todo o trabalho que está sendo desenvolvido por esta Secretaria, que foi criada no início deste ano e que já teve várias missões importantes e de muito trabalho. Essa é uma grande oportunidade para que a gente possa apresentar o trabalho que está sendo feito, receber as contribuições, receber as sugestões desta Casa. Muito obrigada, então, ao Sr. Presidente em exercício aqui nesta Subcomissão.

Eu fiz uma apresentação bastante genérica do que vem a ser o trabalho de planejamento e o plano de ações da Secretaria, para me colocar, posteriormente, à disposição para os debates.

O roteiro a que me proponho a apresentar é fazer um rápido olhar nos antecedentes da criação da Secretaria; qual foi a estrutura organizacional e o modelo institucional que se criou a partir de então; as principais atribuições que hoje estão no trabalho da Secretaria; o panorama setorial com o qual ela deparou na sua criação; e, a partir daí, quais foram os principais desafios então que se colocaram; o plano de ação e o planejamento estratégico que está sendo conduzido e desenvolvido no âmbito da Secretaria; e algumas considerações finais.

A criação da Secretaria, em 2001, e sua instalação, logo em seguida, em maio de 2001, é na verdade parte de um processo de transição gradual que foi instituído no País, a partir de 1999, com a criação do Ministério da Defesa.

Em 2006, criou-se a Agência Nacional de Aviação Civil, vinculada ao Ministério da Defesa, naquela ocasião, e extinguiu-se, logo em seguida, o Departamento de Aviação Civil, em substituição, na verdade, ao Departamento de Aviação Civil, que era dentro do Ministério da Defesa na estrutura do Comando da Aeronáutica.

Em 2011, criou-se a Secretaria de Aviação Civil, mediante a transformação na Lei nº 12.462 da Medida Provisória nº 527. A partir daí, o modelo institucional que se instalou, dentro da Presidência da República, foi a Secretaria de Aviação Civil, principalmente, com atribuições de diretrizes políticas para o setor – a coordenação e articulação governamental, principalmente nos órgãos responsáveis pela condução da aviação civil, e o plano de outorgas e execução de convênios, que é a coordenação, então, com Estados e Municípios no que se refere à exploração da infraestrutura aeroportuária –, estando vinculadas à Secretaria, então, a Infraero, principal administrador e operador da infraestrutura aeroportuária, e a Anac, com a regulação técnica e econômica e a fiscalização do setor.

Há uma grande interface com o comando da Aeronáutica, em especial com os dois órgãos ligados ao comando da Aeronáutica, que é o Departamento de Controle do Espaço Aéreo e o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, tendo em vista as atribuições da SAC no que diz respeito ao estabelecimento de diretrizes políticas para a navegação aérea civil e para algumas atividades relacionadas à prevenção de acidentes aeronáuticos. Esse trabalho é feito em coordenação com esses órgãos do Comando da Aeronáutica.

Dado esse modelo institucional, então, a estrutura que se estabeleceu para a Secretaria de Aviação Civil é a de uma secretaria pequena, com gabinetes, uma secretaria executiva e três secretarias na sua estrutura: uma de aeroportos, uma para a política de regulação da aviação civil e uma na área de navegação aérea civil.

E aqui também é demonstrada a grande interface, em especial da Secretaria de Navegação Aérea, com os órgãos do comando da Aeronáutica responsáveis, de alguma forma, por alguma atividade relacionada à aviação civil.

Pode passar.

Bom, as principais atribuições da SAC são a formulação, a coordenação e a supervisão das políticas para o desenvolvimento do setor de aviação civil, e das infraestruturas aeroportuárias de aeronáutica civil; a formulação e a implementação do planejamento estratégico do setor; a elaboração e a aprovação dos planos de outorgas para exploração da infraestrutura aeroportuária; a coordenação dos órgãos e entidades do sistema de aviação civil, e a articulação com o Ministério da Defesa, especialmente no que se refere à política para a navegação aérea civil.

Contextualizando um pouco o setor, ele hoje contém essas principais atividades no que diz respeito aos serviços aéreos. Você tem toda a parte da aviação regular de passageiros e carga e a aviação não regular de passageiros e carga de grande porte; a aviação geral, que é composta por várias atividades, a aviação privada, o táxi aéreo, a instrução e o treinamento, serviços aéreos especializados, o aerodesporto, a manutenção, a aviação experimental e a comercialização de aeronaves.

Muitas dessas atividades estão relacionadas à aviação geral e a um âmbito bastante grande, a um contexto muito grande.

A Secretaria de Aviação Civil se deparou com esse panorama na sua criação. Crescimento acelerado do transporte, principalmente do transporte de passageiros, uma taxa de crescimento anual, de 2006 a 2011, de 18% ao ano, nunca antes vivenciada na aviação civil brasileira.

Vocês observem a tendência das curvas, de crescimento, uma tendência claramente de manutenção da taxa de crescimento acelerada. Em termos de passageiro embarcado na infraestrutura aeroportuária, a mesma conjuntura se observa, tanto nos vôos domésticos... Nos vôos internacionais há ainda uma tendência – estou falando de empresas brasileiras, apenas – de crescimento bastante grande, então o movimento de passageiros nos aeroportos cresceu substancialmente nos últimos anos.

Do ponto de vista do custo do transporte, as tarifas caíram bastante nos últimos anos, e, ato contínuo, os níveis de aproveitamento das aeronaves cresceram substancialmente, passando dos 70% em 2011, a média do ano. Essa também é uma conjuntura que em muito poucas ocasiões se observou no mercado de transporte aéreo brasileiro.

Do ponto de vista da existência de aeródromos públicos, e aeródromos aqui é um conceito bastante amplo, toda estrutura que tenha uma pista de pouso e decolagem, não necessariamente terminal de passageiro, hoje, no Brasil, há 714 aeródromos homologados como públicos, uma infraestrutura enorme, e hoje nós temos um trabalho, dentro da secretaria, bastante grande de mapeamento e identificação dessa infraestrutura, de forma que possamos identificar qual é a rede de aeroportos de interesse para investimento em infraestrutura e composição do conjunto de aeroportos de interesse da aviação civil brasileira, aviação comercial, digamos assim, e aviação privada.

Do ponto de vista da aviação geral, esses dados não são muito fáceis de se obter. Meu amigo Ricardo Nogueira me ajudou bastante nisso. No ano passado, a Abag publicou um anuário com um conjunto de informações bastante interessantes da aviação geral, e consegui buscar alguns dados para identificar como é que esse setor, dentro do contexto da aviação de grande porte, vem se comportando.

É obvio que a evolução da frota não é exatamente um bom *proxy* para se avaliar o crescimento desse mercado, mas também foi a informação que foi possível colocar e, de alguma forma, observem que há uma clara tendência de crescimento desse mercado.

A taxa média de crescimento, nos últimos anos, da frota da aviação geral foi de 4,3% ao ano, o que é bastante significativo. Isso aí não necessariamente reflete o movimento, o crescimento do movimento dessa aviação. Provavelmente está num patamar bem acima disso, porque isso aí é só a frota de uma empresa, de uma maneira geral.

Mas, de qualquer maneira, isso aí é um bom indicativo do que está acontecendo nesse mercado. Há um crescimento, e há um crescimento com tendência de manutenção da taxa de crescimento.

Isso aqui mais ou menos também consta do anuário publicado pela Abag o ano passado. Como é que esse setor está mais ou menos organizado. A maior parte dessa frota atende ao serviço aéreo privado, ou seja, à aviação que chamamos de aviação executiva. Você também tem uma parcela significativa dentro do táxi aéreo, da aviação de instrução, da aviação agrícola, mas a maior parte dessa frota está operando na aviação privada.

Bem, dado esse panorama, quais foram os desafios então que foram mapeados pela Secretaria para direcionar o seu planejamento, o seu plano de ações, o seu trabalho, a partir de maio do ano passado?

Primeiro, a necessidade da expansão da capacidade de infraestrutura aeroportuária. Então se começou a fazer o trabalho de monitoramento dos investimentos em obra de infraestrutura, reforma e expansão dos aeroportos, principalmente os aeroportos da rede Infraero. Iniciou-se também um trabalho de melhoria de gestão, o que chamamos, dentro da Secretaria, de plano de eficiência aeroportuária – são ações de curto prazo que podem melhorar a capacidade aeroportuária com pequenas ações, investimentos em tecnologia, qualificação de mão de obra em processos, melhorias operacionais para processamento e despacho de passageiros e cargas, ou seja, medidas de curtíssimo prazo para melhorar a gestão dos aeroportos e, com isso, aumentar a capacidade da infraestrutura. Esse projeto já está implantado em alguns aeroportos brasileiros, em especial Guarulhos e Confins; ele será expandido para o Galeão, para os aeroportos do Rio de Janeiro.

A gestão do programa de fomento à aviação, que é o Programa Federal de Auxílio a Aeroportos, está também dentro desse desafio, e o principal trabalho que se fez ao longo de todo o ano passado, que envolveu grande parte do corpo técnico da Secretaria, que foi a modelagem da concessão dos três grandes aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília.

Foram também grandes desafios o planejamento estratégico do setor de aviação civil, de forma integrada com outros modais – esse agora é um trabalho sobre o qual

estamos nos debruçando dentro da Secretaria –; a formação de recursos humanos para sustentar esse crescimento, ou seja, o que vamos planejar para longo prazo de forma que não tenhamos problemas com relação à disponibilidade de mão de obra qualificada – esse é um trabalho de planejamento que está em pleno desenvolvimento dentro da Secretaria; e a revisão do marco regulatório do setor, que foi instituído em 1986, o Código Brasileiro de Aeronáutica – já existe aqui dentro do Congresso um projeto de lei para a sua substituição.

Esses são os principais planos de ações que têm sido desenvolvidos no âmbito da Secretaria no que se refere à concessão de aeroportos, as principais diretrizes e a política tarifária para essa infraestrutura. O trabalho, no ano passado, foi muito intenso e também faz parte dos estudos do Plano Geral de Outorgas, além do trabalho de atuação junto aos Estados e Municípios para organizar esse trabalho de exploração de aeroportos por Estados e Municípios.

Nos trabalhos voltados à gestão aeroportuária, destacaria a criação das autoridades aeroportuárias em vários aeroportos e o projeto de eficiência aeroportuária, que são aquelas medidas de curto prazo para a melhoria da capacidade. Está em implementação e funcionamento.

Cito também todo o trabalho de coordenação com diversos órgãos que atuam dentro da infraestrutura aeroportuária, que foi com a criação do Conaer.

Além disso, atualmente, estamos trabalhando na modelagem do Plano de Capacitação de Recursos Humanos para a aviação civil. Estamos numa fase inicial de levantamento das questões e temos o planejamento de, até o final do ano, fazer a divulgação desse programa permanente de fomento à formação de recursos humanos para a aviação civil.

Além disso, tem um grande trabalho, que está sendo feito, visando à preparação do País para os grandes eventos, não só a Rio+20, que ocorre agora, mas a Copa do Mundo e as Olimpíadas. Há uma participação bastante ativa da Secretaria no G-Copa, grupo de gestão desse evento, organizado pelo Governo Brasileiro.

Aqui é o planejamento estratégico, que é outra frente de trabalho que estamos iniciando este ano. Uma das nossas metas de 2012 é, com base na política nacional de aviação civil, modelar o plano aeroviário nacional, do qual fazem parte o plano de desenvolvimento da infraestrutura, tanto aeroportuária quanto aeronáutica – é um trabalho inédito do setor agregar os dois planejamentos da infraestrutura aeronáutica brasileira para aviação civil dentro de um planejamento único –; o plano geral de outorgas, que é um planejamento para a delegação da exploração de aeroportos por Estados e Municípios; o plano de capacitação, outro pilar do plano aeroviário nacional, que vai fazer o estudo e a definição das políticas públicas para a formação de recursos humanos para sustentar o crescimento estimado e planejado; e o plano de incentivo à aviação regional, que vai embasar todos os demais planos.

Quero deixar uma mensagem aqui que é a forma como temos trabalhado dentro da Secretaria para modelar todos esses projetos e implementar as ações que foram estabelecidas pela Secretaria: uma estreita coordenação com diversos órgãos governamentais

envolvidos nas diversas matérias e uma ampla participação de toda a sociedade e das entidades setoriais em particular. Aqui destacaria o trabalho feito para análise e estabelecimento da posição do Governo com relação ao projeto substitutivo do Código Brasileiro de Aeronáutica, de que participaram todas as entidades representativas dentro do setor, inclusive as relacionadas à aviação geral; e o projeto de capacidade geral, que também teve a participação de todos os sindicatos e todas as entidades relacionadas ao assunto, inclusive aquelas voltadas à aviação geral. Além disso, a segurança é o assunto que permeia todas as nossas ações, inclusive no nosso planejamento.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco/PSDB – PA) – Agradeço à Sr^a Clarice Bertoni de Lacerda Rodrigues, Secretária de Navegação Aérea Civil da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, pelas informações que trouxe à Subcomissão da Aviação Geral.

Concedo a palavra ao Sr. Wagner Willian de Souza Moraes, Gerente Geral das Operações de Transportes Aéreos da Agência Nacional de Aviação Civil, Anac. V. S^a terá dez minutos, prorrogáveis por mais cinco minutos.

O SR. WAGNER WILLIAN DE SOUZA MORAES – Exm^o Sr. Senador Flexa Ribeiro; Exm^o Sr. Relator, Senador Vital do Rego; demais convidados da Mesa, Sr^{as} e Srs:

Inicialmente, gostaria de agradecer o convite à Anac, para, mais uma vez, participar dos trabalhos desta Subcomissão, e de acrescentar que represento o Sr. David da Costa Faria Neto, Superintendente de Segurança Operacional da Agência, que já se encontrava em período de férias quando o convite foi realizado, não podendo se fazer presente.

A minha apresentação vai passar por esse roteiro: apresentar o marco regulatório, a missão da Anac e o resultado de auditorias internacionais realizadas na ANAC, explicar de maneira bem esquemática o processo de regulação e fiscalização adotado pela Agência, apresentar o organograma da Superintendência Operacional – aprofundando, detalhando a estrutura dedicada mais especificamente à aviação geral –, um resumo das fiscalizações realizadas, as iniciativas empreendidas pela Agência e os desafios.

Não vou me delongar muito nesse *slide*, porque já foi apresentado pela Secretaria de Aviação Civil.

A missão da Anac: promover a segurança e a excelência do sistema de aviação civil, de forma a contribuir para o desenvolvimento do País e o bem estar da sociedade brasileira.

Todas as ações da Anac são norteadas para a execução dessa missão, em particular as da Superintendência de Segurança Operacional, que trabalha no sentido de construir uma doutrina e a aplicação de melhores práticas nas operações aéreas, buscando a segurança de voo.

A Anac já foi alvo de auditorias internacionais. Esses são resultados obtidos tanto na auditoria pela OACI quanto pela FAA. Naquela ocasião, essa foi a posição da Anac com relação a uma métrica de comparação mundial.

Aqui, de maneira bem esquemática, como se processa a regulação pela Agência. Nós temos algumas fontes para estabelecer a regulação. Temos a fonte que vem do fórum internacional – diretrizes estabelecidas pela OACI e por acordos internacionais – e a interna – por recomendação do Cenipa, pelo estabelecimento de operações especiais ou mesmo por nosso processo de vigilância continuada, regulados. Isso acaba impulsionando a necessidade do estabelecimento de regras, que, uma vez apresentadas para consulta pública, se transformam em regulamentos para o setor.

Aqui o processo de fiscalização. Temos naquela parte superior representada uma operação do provedor de serviço de aviação civil. Um provedor, seja ele qual for, na operação rotineira de suas atividades, é objeto de fiscalização da Anac. Temos dois tipos de fiscalização: a primeira, que está no azul mais escuro e que chamamos de uma abordagem mais prescritiva, é a verificação se os requisitos estão sendo atendidos – tem, não tem; compre, não compre –; e, a segunda, que é a vigilância por desempenho, é um processo de vigilância que está em implementação, alinhando-se a uma tendência internacional de monitorar não apenas o atendimento a requisitos, mas também o desempenho obtido pelo operador na execução das suas operações. A combinação dessas duas abordagens é o que nós chamamos de vigilância continuada.

Aqui nós temos a estrutura organizacional da Anac, com a sua diretoria colegiada e suas superintendências. Eu vou detalhar um pouco mais a Superintendência de Segurança Operacional, que está destacada à direita.

A Superintendência de Segurança Operacional é composta por duas gerências gerais. Uma delas é a Gerência Geral de Operação de Transporte Aéreo, da qual sou responsável. Nessa Gerência Geral, nós temos estas gerências: a GCTA, que é a gerência responsável pela certificação e acompanhamento dos operadores de grande porte, que são denominados empresas 121; a Gerência de Vigilância da Aviação Geral, que cuida das empresas de táxi aéreo, aéreo agrícola, aeroclube, da aviação geral propriamente dita; a Gerência Técnica de Artigos Perigosos, que acaba atuando tanto para empresas, 121, como para aviação geral; e a Gerência de Avaliação e Análise de Simuladores, que tem o objetivo de qualificação de simuladores para treinamento de pilotos e também estabelecimento de padrões para certificação operacional.

Aqui temos descrita a quantidade de servidores alocados em cada uma dessas gerências. Especificamente, a GVAG tem 120 servidores. A GVAG é a gerência, apenas a título de explicação, que concentra as atividades de habilitação, licença de pilotos e certificação de escolas e centros de treinamentos. Detalhando ainda mais a estrutura da GVAG, que é especificamente a estrutura dedicada à aviação geral, temos identificada, em vermelho, a lotação física dos servidores, e, em azul, a distribuição dos regulados. Então, essa é a distribuição atual, geográfica, da gerência.

Aqui é o mesmo dado, mas numa visualização um pouco mais sintética, em que agrupamos a proporção de servidores e provedores de serviços de aviação civil, regulados pela SSO, também pela sua geografia, distribuição geográfica.

E é esse cenário que justifica alguns operadores de uma determinada região terem e serem acompanhados administrativamente por servidores lotados em outras regiões, visando balancear a carga de trabalho entre os servidores.

Aqui temos a evolução das fiscalizações realizadas pela Anac, em 2010, em 2011, e o parcial de 2012 até março. Nós vemos que a Agência tem buscado, através da otimização de processos, obter um aumento de produtividade na execução de suas atividades, o que explica o aumento quantitativo das fiscalizações.

A principal iniciativa de segurança operacional empreendida pela Agência foi a introdução da decolagem certa. É um sistema que permite, no momento em que um determinado piloto apresenta um plano de voo para realizar a sua atividade, que esse plano de voo seja verificado *on-line* com relação à condição da sua habilitação, à condição da aeronave, evitando dessa forma que a inconsistência nesses requisitos permita que a operação se processe. Isso já ocorre em todos os aeroportos que possuem salas com apresentação de planos de voo.

Temos o Sistema Eletrônico de Registro de Voo, que é uma maneira sistemática e regular de levantamento e coleta de dados das operações dos operadores. Hoje, já estão em atividade as informações relativas às operações regulares. Isso será ampliado para os demais tipos de aviação. O objetivo é permitir que, mesmo sem ir ao operador, a Agência possua uma quantidade de informação suficiente para fazer a sua vigilância corrente de uma maneira otimizada.

Temos empreendido o que está sendo denominado de ação nacional. Na verdade, são eventos em que a Anac busca estar presente junto à sociedade de aviação. No ano passado, fizemos mais de dez ações nacionais, em que foram apresentados ou disponibilizados serviços da agência, e foram feitas palestras no sentido de divulgação de conceitos, de regulamentos, visando ao desenvolvimento de uma doutrina de segurança operacional.

O PSO – Anac, o Programa de Segurança Operacional específico da Anac, é o programa que estabeleceu como estratégia da Anac a implantação daquela filosofia, que comentei anteriormente, de uma vigilância por desempenho. É esse programa que estabeleceu a linha filosófica de trabalhar por sistema de gerenciamento da segurança operacional.

Temos também a emissão do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 120, que é um programa de álcool e drogas, também alinhado com as orientações e recomendações internacionais. E estamos introduzindo o Sistema de Gerenciamento de Risco à Fadiga, também em alinhamento com as diretrizes internacionais.

Os principais desafios.

Ainda temos o marco regulatório sendo atualizado. Ou seja, temos vários regulamentos, ainda da origem do DAC, que estão migrando para os regulamentos emitidos pela Anac. Esse é um processo que ainda está em andamento, e é um desafio. O crescimento acelerado da aviação, que traz a necessidade de mais serviços, mais demandas à Agência, mais fiscalização e mais capacidade de atendimento a todo esse cenário que passamos.

E em função dessa realidade, a reestruturação e a centralização dos processos através do uso intensivo de ferramentas de TI, que vêm permitir a acessibilidade aos serviços da Agência, aos processos da Agência via Internet, facilitando dessa forma a qualidade e o acesso aos serviços da Agência por todos os usuários.

Basicamente é isso que eu tinha a apresentar e permaneço à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco/PSDB – PA) – Agradeço ao Sr. Wagner William de Souza Moraes, Gerente Geral de Operações de Transporte Aéreo da Anac, agradecendo até pela limitação ao tempo.

Concedo a palavra ao Sr. George William Cesar de Araripe Sucupira.

Antes de passar a palavra ao Sr. George, eu queria registrar a presença da Sr^a Ilma Lima, Chefe da Assessoria Parlamentar da Anac; Sr. Pablo Henrique, Assessor Parlamentar da SAC; Guilherme Aberle, da Trip Linhas Aéreas; Sr^a Renata Varella, Assessora de Relações Institucionais da Abag; o Sr. Roni Piagetti, piloto comercial da Neo Táxi Aéreo; Sr. Vanildo Maldini, piloto comercial da Neo Taxi Aéreo; Sr^a Shaiana Campelo, da Anac; Sr. Maurício Gusman, da Anac, Sr. Fernando Alberto dos Santos, Superintendente do Sindicato Nacional das Empresas de Taxi Aéreo, Sr. Wolner Aguiar, Diretor Regional do Aeroporto Internacional de Brasília, Sr. George Ferreira, Professor de Direito Aeronáutico da PUC de Goiás, que participam da nossa Audiência Pública.

Então, concedo a palavra ao Sr. George William César de Araripe Sucupira, Presidente da Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves e Vice-Presidente do Conselho Internacional de Proprietários de Aeronaves e de Pilotos.

V. S^a terá dez minutos, prorrogados por mais cinco.

O SR. GEORGE WILLIAM CESAR DE ARARIPE SUCUPIRA – Exm^o Sr. Presidente, Senador Flexa Ribeiro, Sr. Relator, Senador Vital do Rêgo, Senhores da Mesa, Senhores presentes, estou chegando de uma reunião internacional de associações de pilotos e proprietários, que ocorreu no Sul da África, na Cidade do Cabo. Nós somos hoje 70 países. A Appa, como uma entidade sem fins lucrativos e que procura defender os interesses da aviação em geral, da mesma forma que a Abag o faz, e nós somos parceiros, teve o espírito de convidar e levar um representante do Decea, Departamento de Controle do Espaço Aéreo, e um representante da Anac, que foi designado pelo Presidente, para nos acompanhar. E ambos tiveram oportunidade de falar no fórum. O Decea proferiu até uma palestra bastante técnica, eu não vou entrar em detalhes porque o tempo é curto, e a Anac mostrou o que está sendo feito aqui. Tiveram a oportunidade de verificar o que está ocorrendo no mundo todo e a importância que o mundo inteiro dispensa à aviação geral.

Infelizmente, aqui no Brasil nós temos duas situações, a situação teórica e a situação prática. Nós acabamos de ver uma exposição dos gráficos e das intenções que eu estou vendo já há alguns anos, e elas não passam de intenções e de gráficos. Nós que voamos precisamos de posicionamento e de solução.

Eu trouxe, mas não apresentei porque o meu tempo era curto. Estou com a Anac desde a sua criação, faço parte do Conselho Consultivo da Anac desde o primeiro Conselho. Agora meu mandato termina e vou ficar apenas como assistente. Eu tenho seis gráficos, organogramas da Anac, que foram sendo renovados de acordo com a mudança da situação. A Anac hoje é um órgão que “faz das tripas o coração” para poder dar meios de a aviação funcionar. Está sem gente, sem pessoal. Dos dois mil candidatos que entraram, hoje sobram 800, que não conseguem suprir os quadros. É evidente que o funcionário que aqui está é um desses abnegados que está tentando fazer o que pode.

Para os senhores terem uma idéia do que está ocorrendo, nós recebemos da Ical, os regulamentos atualizados, porque a aviação é dinâmica: alguns são compulsórios e outros, recomendatórios. A Anac, em primeira mão, para poder ter tempo de preparar as coisas, colocou todos como compulsórios, o que engessa a aviação geral, de uma maneira total, e isso vai sendo levantado, pouco a pouco, de acordo com a possibilidade da Anac, só que quem voa num avião da aviação geral não pode esperar mais.

Nós estamos com aviões groundeados. Há uma série de situações que a gente tem que contornar. Não queremos ser críticos e jogar pedras, não! Nós queremos ajudar, nós queremos que este País tome o seu rumo. Nós estamos aqui, deixei de ir para Lima, onde está havendo um Congresso Internacional da Ical, e eu fazia parte da Mesa, como Vice-Presidente da América Latina, para vir a esta Casa, porque acho que aqui é o único caminho que nós temos para sensibilizar a opinião pública, sensibilizar o Congresso e sensibilizar o Governo, para o fato de que é preciso, sim, termos uma política de aviação geral que entre em execução. Nós não temos mais tempo para projetos.

Para vocês terem uma idéia, nós fomos no começo do mês para Lakeland e, na volta, ao pousarmos em Guarulhos, ficamos no meio do pátio. O pessoal levantou, mas o comandante disse: “Não, os senhores aguardem que nós não estacionamos ainda. Estou aguardando ordem da torre para ver onde eu vou parar o avião.” O avião veio de Miami e Guarulhos não sabe onde ele vai parar? Para um leigo isso não é nada, mas para um piloto isso é impossível. O piloto, quando se aproxima do aeroporto, sabe onde vai parar, no *box*, no ônibus, onde seja. Nós ficamos quinze minutos no meio do pátio esperando e paramos dez metros à frente. Veio o ônibus e passamos por baixo dos *fingers*, tal é o caos da nossa infraestrutura aeroportuária.

A aviação geral não tem onde operar em São Paulo mais. Nós não temos mais onde treinar vôo por instrumento. Compramos simuladores agora para começar a treinar o pessoal da aviação geral em simuladores. A culpa não é da Sac, a culpa não é da Anac e a culpa não é da Infraero. A culpa é da falta de política do Governo Federal para atender, da falta de interesse em saber a importância que é a aviação para este País.

Nós perdemos milhões de reais, de dólares, por não desenvolvermos o turismo aeronáutico. O Caribe inteiro funciona com o turismo aeronáutico. A Appa procura desenvolver. Eles gastam uma fortuna e nós não aproveitamos isso. A Amazônia inteira pode se aproveitar disso, sem desmatamento e, pelo contrário, com o uso do que os americanos usam. Ontem, vi a Hillary Clinton dizendo que está aberto, que os brasileiros gastaram US\$8 bilhões no ano passado nos Estados Unidos. Então, vejam a importância que os países desenvolvidos dão aos outros que nos trazem dinheiro.

Nós estamos aqui nos gabando de uma situação econômica estável, mas a situação mundial é complicada. Nós vimos agora, na África, os países dizendo como as coisas estão indo. Nós precisamos saber quais são os organismos que precisam de incentivos reais para colocar para funcionar. O detalhe mais grave. A Anac, o Decea e a Infraero têm uma verba, taxa aeronáutica, taxa aeroviária e o Ataero. Essa verba quem paga é o contribuinte. Não vai para o bolo da receita. Vai para uma conta do Tesouro para ser repassada de acordo com as necessidades.

Eu tenho um gráfico, eu não trouxe para cá, do Tribunal de Contas. O Decea solicitou 70 milhões, repassaram para ele 30 milhões, mas, no fim do ano, arrecadaram 1,1 bilhões. Isso foi contingenciado, porque não foi usado, e foi pagar o *superávit* da dívida primária. E a aviação?

Esse meu discurso é desde 2000, senhores, não é de agora, mas não consegui sensibilizar ninguém. Estou com 71 anos e vou continuar brigando. É preciso que esta Casa se conscientize e leve ao Governo Federal a importância da aviação civil. Não quero criticar ninguém. Quero somar. Quero que se façam as coisas. De planilhas e prospectos não se faz nada. Eu quero perguntar para qualquer piloto que está aqui, associado meu, se a coisa funciona como está nas planilhas. Quantos estão com o avião groundeado esperando uma vitória, esperando alguma coisa, porque a Anac não tem meios de fazer por falta de pessoal? E por que não tem pessoal? Porque não tem verba. Foi cortada a verba agora. Iam dois membros da Anac para esse congresso internacional, mas foi um só por falta de verba. Nós quisemos levar conosco no avião, porque o avião é da Appa. Não tem nada a ver, não se quer nada de especial, mas a Anac não pôde aceitar, porque iriam dizer que estavam voando num avião particular. Então, foram de linha aérea, mas não tinham verba para dois funcionários.

A gente quer ajudar. Eu não quero criticar a SAC. Eles estão fazendo o que podem. Estão pegando também o bonde andando. Essa é a segunda SAC, porque tem a primeira SAC, que secretariava o Conac, que, como eu disse aos senhores da outra vez, não fez nada. O Conac foi criado para criar políticas de aviação geral. Ele se reuniu uma vez e, depois, a segunda vez, após o acidente da TAM, três anos depois da sua criação. Tinha também uma SAC, cujo Secretário era o Brigadeiro Godinho, que secretariava o Conac, mas não tinha o que fazer, porque não tinha política nenhuma. Nós nos reunimos na Escola Superior de Guerra a convite do Conac. Ficamos lá um fim de semana, cada segmento formulando aquilo que achava conveniente para a nossa política de aviação geral. Infelizmente, daquele pacote, e eu tenho guardado uma cópia, porque sou velho e chato e guardo tudo, você vê que não foi usado nada. Tem uma política de aviação, e nada daquilo... Trabalho perdido!

Eu acho que é a hora da verdade. Nós precisamos ajudar a SAC, nós precisamos ajudar a Anac, precisamos ajudar a Infraero, que está praticamente acabada. A privatização dos aeroportos... Não há outra solução. O Governo, que nunca quis privatizar nada, está privatizando porque não sabe o que fazer. Nós não temos problema com a Copa do Mundo. Nós temos problema com o dia a dia nosso. Nós não conseguimos mais chegar no aeroporto descentemente. É um problema real. E eu estou falando para quem está aqui que é da aviação e que vive esse dia a dia. Qualquer comandante da GOL, da TAM, da Azul reclama isso diariamente nas conversas que eu tenho.

Sou jurássico na aviação, Conheço todo mundo. Infelizmente ou felizmente, sei lá. Não é que não faz. Todo mundo quer fazer, mas ninguém faz. Por quê? Nós não temos uma política de aviação sendo implantada. O nosso marco regulatório está descaracterizado diante da realidade da necessidade nacional. Esta é uma das últimas possibilidades que vejo de consertamos isso nesta Casa. Nunca, na vida da aviação, o Congresso Nacional foi tão importante como agora, para nos auxiliar, a todos nós aqui da Mesa. Logicamente, eu falo coisas que não podem dizer que estão inseridos no contexto e têm que defender o contexto deles. A prática é completamente diferente dos gráficos que nós vimos. Nós estamos com os aviões parados. As taxas são absurdas.

A Infraero cobra taxas para as quais não existe razão. Você para o avião no estacionamento, mas esse estacionamento, no dia seguinte, já não é mais isso, é pátio de manobra, e vem uma taxa absurda. Você questiona com a Infraero, mas ela, em alguns casos, reconsidera e, em outros, não, e cobra a taxa porque diz que é do aeroporto regular. Imagine que você para o carro em uma rua. Está lá que pode parar, mas, quando você volta, tem uma placa nova e você foi multado. Não pode ser assim. O cidadão para o avião de noite no aeroporto, na aviação geral, no pátio de estacionamento, mas, no dia seguinte, esse pátio é de manobra, e se cobra uma taxa de pátio de manobra. Não entendo qual é a intenção disso. Para que se faz isso? Para acabar com a aviação? Não se esqueçam que um piloto de Boeing e de Airbus começou na aviação geral.

O mundo inteiro prestigia e ajuda a aviação geral. Para os senhores terem uma idéia, em vários países, como a Austrália, a aviação geral não paga quase taxas. Tentamos implantar isso no Decea. O Decea nos chamou para isso. Ficamos dois anos discutindo isso. Aviões até 1.000 Kg pagavam uma taxa simbólica; de 1.000 kg a 1.001 kg, pagavam um pouco mais; até 4.000 kg, que é o nível da aviação geral. Depois de tudo discutido, depois de tudo implantado, quando ia se começar a praticar esta tabela, a Receita Federal suspendeu dizendo que o Decea não tinha condições de delegar isso, que seria uma renúncia fiscal, o que é proibido. Então, hoje, um ultraleve paga igual a um avião da aviação geral para fazer um vôo de treinamento de formação de piloto. É preciso uma revisão. É preciso que se faça exatamente...

Esse negócio de avião é coisa para rico é conversa fiada do século passado. A maioria que tem avião hoje é lutador, é pessoa que trabalha. Eu sou advogado e tenho o meu avião há muito tempo. Eu faço todos os meus clientes no interior de São Paulo voando com o meu avião. Às vezes, não tenho dinheiro para a gasolina, porque é cara.

Então, eu acho o seguinte. Nós precisamos nos conscientizar dessa situação. O Senador Vicentinho veio em boa hora nos acolher para esta Subcomissão. Eu espero que esta Subcomissão prospere e mostre ao Governo Federal a necessidade de uma política séria e rápida – e a rapidez é o mais importante. Nós não temos tempo mais para fazer cronograma e começar a implantar. Tem que começar do jeito que está para, depois, ir melhorando, senão para tudo, gente.

Estou falando em nome de uma associação que representa um universo de pessoas no mundo inteiro. Hoje, estamos discutindo, em Lima, o novo sequenciamento de tráfego aéreo da América do Sul. Pedi para um outro diretor acompanhar para discutirmos isso depois. Estamos também ajudando a implantar no litoral de São Paulo uma rota especial, porque o tráfego é muito intenso e pode conflitar com as aerovias.

Temos procurado ajudar o Decea, ajudar a Anac no que é possível. É preciso que seja compreendido pelo Governo que a Anac precisa ter a verba, pelo menos a que pagamos, integralmente, sem contingenciamentos, para ela poder funcionar de acordo. Eles querem implantar um sistema de computação que será ótimo, mas falta verba para o *software*, faltam pessoas, acumulou, fechou. Então, por quê? Eles não podem reclamar porque quem reclama perde o emprego. É emprego político. Nós, que somos os usuários, ficamos à mercê disso. Eles defendem com unhas e dentes o que podem defender e tentam nos ajudar no que podem, mas é preciso ter uma política de aviação que seja prática, que seja leve, que seja funcional e que tenha medidas em curto prazo e medidas em médio prazo, porque senão o País não decola mais.

Eu estou meio perturbado hoje, porque perdemos o nosso Vice-Presidente, Dr. Fernando de Arruda Botelho, que era um membro da Camargo Corrêa, em um acidente de avião, em São Paulo, no dia 13, sexta-feira. Chegamos da África, uma viagem longa, e ele foi mostrar o avião para o coronel do Decea. Fez um vôo, mas, no segundo vôo, o avião teve uma perda, tocou a asa no solo – um avião pesado, um T-28, um avião militar – e, infelizmente, explodiu. Ele e um piloto que viajou com a gente com a África faleceram ali.

Foi uma perda muito grande para a aviação de um modo geral, porque o Dr. Fernando Botelho conseguiu introduzir um Santos Dumont nos EUA. Ele colocou um Demoiselli voando ao lado do Flyer, que é o avião dos Irmãos Wright. Ele colocou um Demoiselli no Smithsonian Museum, que é o maior museu de aviação no mundo, em 2007. No Smithsonian Museum, tinham 20 universitários americanos com um botãozinho aqui – *ask me about Santos*. Sabiam mais de Santos Dumont do que nós, brasileiros. Voou o Demoiselli agora em Lakeland e ia voar o Demoiselli em West Coast. Ele investiu uma fortuna nessa aviação, na memória de Santos Dumont. Publicou vários livros, distribuiu nos EUA, na Europa. Tem outro avião em Portugal em que ele iria voar. Vai voar agora o piloto dele, porque a família quer que continue essa saudação.

Então, é com muito pesar que eu lamento. A APPA, a aviação civil, e a aviação brasileira não são mais as mesmas sem o Sr. Fernando de Arruda Botelho.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco/PSDB – PA) – Agradeço ao Sr. George William pelo seu contundente depoimento.

Senador Vital do Rêgo, Relator da Subcomissão, o Senador Vicentinho, Presidente da Subcomissão, ao fazer o convite aos nossos convidados dessa audiência, dividiu bem a Mesa: o Governo, ao lado direito, e os operadores da aviação, ao lado esquerdo. Aqui estão os que sofrem, no dia a dia, na operação e aqui, os que fazem a regulação, a fiscalização e que, eu diria, também sofrem, porque, como bem disse aqui o George, eles não podem falar. Acredito que queiram falar, porque é verdade. Nós aqui expressamos exatamente esta angústia. Sabemos e lamentamos, porque os recursos existem – são extraídos do cidadão que paga as taxas que lhe são cobradas, não só da aviação civil, mas de todas as outras tarifas, sejam elas de comunicação, sejam elas de energia –, mas são contingenciados.

Senador Vital do Rêgo, relator e membro efetivo da base independente – e aqui elogio e declaro a independência de V. Ex^a –, quero dizer aqui aquilo que nós defendemos. Não tem que ter contingenciamento. A tarifa que é paga, das duas uma, ou está cara e tem que ser reduzida, diminuindo a carga sobre o cidadão, ou deve ir direto para as agências, no caso aqui, para a aviação civil; no caso da comunicação, para a Anatel; no caso da energia, para a Aneel, mas que não seja usada para fazer superávit primário, pagar juros da dívida. V. Ex^a já tem um ponto aí. Tenho certeza de que vai colocar no relatório da subcomissão.

Quero aqui lamentar, também, a perda do Fernando Botelho. Eu o conheci e sei da paixão que ele tinha pela aviação, especialmente pelo Demoiselle do Santos Dumont. Ele fazia a divulgação no mundo inteiro. Não tinha conhecimento do acidente, mas também quero lastimar a perda do Dr. Fernando Botelho.

Passo a palavra ao nosso convidado ao Sr. Ricardo Nogueira, Vice-Presidente da Associação Brasileira da Aviação Geral, Abag.

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco/PSDB – PA) – Com a palavra o Senador Vital do Rêgo.

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Eu vou pedir a palavra pela ordem porque eu tenho algumas perguntas a fazer, mas vou transferir a V. Ex^a, que conta, certamente, aqui com o auxílio da nossa competente assessoria – uma das coisas boas que este Senado tem é um assessoramento legislativo da melhor qualidade –, as indagações que haveria de fazer na condição de Relator para que V. Ex^a, como nosso Vice-Presidente, também possa emitir os conceitos dessa relatoria aos nossos convidados. Não poderia, contudo, deixar de expressar a palavra da relatoria desta comissão nesta importante reunião.

Estou sendo chamado agora para emitir outro relatório na Comissão de Assuntos Econômicos. Nós estamos discutindo mais uma das questões que envolvem o pacto federativo, a questão dos impostos aplicados a Estados. A velha briga entre Estados por tributos que lhes são justos e devidos. Mas me sinto até motivado pelas justas reclamações e

sugestões ponderadas do Dr. Sucupira e tão bem arguidas por V. Ex^a, Senador Flexa, para avançar um pouco no meu relatório.

Sob o comando de um piloto de excelente qualidade técnica, que é o comandante Vicentinho, esta Subcomissão foi feita. Ele produziu esta Subcomissão na sua cabeça e, com o bom trabalho dessa assessoria, de que já falei, esquadrinhou um plano de voo, fazendo com que inicialmente nós trouxéssemos aqui as melhores autoridades do assunto aeroviário nacional e internacional que interessa ao Brasil. Depois, vamos visitar algumas das capitais do País para fechar o relatório.

Penso que todas as reclamações são justas, até porque nossa condição é de paciente, não de cliente, do setor, e haja paciência em todo sentido: paciência do paciente que é atendido pelo médico ou paciência do cidadão que tem que ter muita paciência para usar o sistema. Nessa condição de paciente, sofremos muito, como no exemplo que o senhor deu. A cada cinco voos, pelo menos, o comandante pede paciência à gente para melhor estacionar a aeronave porque não sabe ainda qual é o *finger* ou qual é o *box* em que vai posicionar sua aeronave.

Estamos muito atrasados. Esse Brasil muito deve, Senador, ao seu Partido a revolução que o meu Partido fez. A estabilidade econômica que nós construímos a partir do governo do Fernando Henrique Cardoso, que foi construída por um ato do Presidente Itamar Franco e depois sequenciada pelo Presidente Lula na revolução social e, hoje, na modernidade, na realização econômica, nós não estávamos preparados para isso. Nosso sistema aéreo não estava preparado para isso. Por isso, pela explosão que o lado de lá trouxe, esse lado de cá está encontrando tanta dificuldade para tentar fazer as coisas. Nós temos o maior crescimento aéreo, talvez, do mundo em termos de demanda, mas o lado de cá, o Governo, não estava preparado para isso.

Eu confesso aos senhores que, depois de tudo o que eu já vi, o meu relatório vai ser apenas adequar a teoria das planilhas, a teoria das resoluções da Anac, da Sac, tudo que já está sendo produzido em estudos, com uma grande briga no Ministério do Planejamento e no da Fazenda para fazer liberar os recursos para que a Secretaria da Aviação Civil possa implementar aquilo que está no papel. Na verdade, o que nos falta é orçamento, o que nos falta são condições para viabilizar aquilo que está efetivamente nas resoluções. Avançamos muito, mas, na prática, não estamos ainda com as condições para dar ao cidadão brasileiro, não para a Copa ou para as Olimpíadas, mas para agora, para o nosso dia a dia, aquilo que dignamente nós merecemos.

Com essas palavras, Sr. Presidente, eu peço licença a V. Ex^a para me retirar.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco/PSDB – PA) – Agradeço, Senador Vital do Rêgo. V. Ex^a, como todos nós, tem outros compromissos e tem razão, porque, na CAE, temos o Decreto Legislativo nº 72. Ainda hoje pela manhã, o nosso ex-Senador, hoje Governador Renato Casagrande nos ligava preocupado, pedindo apoio de todos nós no sentido de ter uma transição com relação ao fim da guerra fiscal dos portos.

Com a palavra o Sr. Ricardo Nogueira, Vice-Presidente da Abag. V. S^a terá dez minutos prorrogados por mais cinco.

O SR. RICARDO NOGUEIRA – Senador, o senhor falou tudo que eu ia falar. O senhor roubou minha fala... (*Risos*)

Senador Flexa Ribeiro, bom dia! Muito obrigado pela oportunidade.

Agradeço ao Senador Vicentinho também por ter incluído a Abag nessa rodada de conversas sobre a aviação civil.

Senador, eu não sei se é mais fácil ou mais difícil ser o último a falar, principalmente depois que o Relator já disse como vai ser a estrutura do relatório dele. Eu só tenho que aplaudir porque, na verdade, o Senador Vital do Rêgo acabou sintetizando, talvez pela pressa, mas foi muito feliz nessa síntese, o real problema: uma operação crescente, com níveis acima da média mundial, e um planejamento estatal, planejamento de governo, bastante aquém, bastante reduzido. São duas curvas completamente diferentes. Há cerca de dez anos, essas curvas começaram a se separar e, hoje, a diferença entre a demanda e a oferta de serviços é bastante grande.

A Abag, Senador, tem, entre seus 75 associados, uma representação, uma amostragem bastante interessante do que seja a aviação geral. Eu ia começar, assim que o senhor me passasse a palavra, tentando explicar mais ou menos o que é a aviação geral, mas a colega da Sac já fez isso por mim. Agradeço, Clarissa. Agradeço, está perfeito, é aquilo mesmo. Mas eu queria chamar a atenção para o *slide* que a Clarisse passou. Acho que, pela primeira vez, em um *slide* falando sobre aviação civil brasileira, $\frac{3}{4}$ do espaço disponível é da aviação geral. Isso acontece não só no *slide*, mas também dentro da projeção brasileira. Quem voa por este País é a aviação geral. Ela voa em 714 aeroportos, como foi colocado, e em mais uns dois mil, que nós temos por esse Brasil a fora.

A função básica da aviação geral vai além de ser formadora dos recursos humanos, como disse aqui meu amigo Sucupira, piloto do *boeing*, que está voando internacional. Ele começou num aeroclube, em um aviãozinho pequeno, e voou muito, muito tempo em táxi aéreo para alcançar os níveis que o voo internacional requer, que transporte internacional requer. A aviação geral está presente no Brasil inteiro. Tem esse papel formador e um papel que eu vejo tão ou mais importante, que é o papel integrador das terras brasileiras. Nós chegamos a municípios aonde, às vezes, só o avião chega.

Não estou falando nada que ninguém não saiba. Estou só querendo dar ênfase ao fato de que, nas políticas públicas, a aviação geral tem sido meio esquecida, mas, quando se pensa em fazer alguma restrição, onde você faz, Sucupira? Na aviação geral. Gostaríamos de conseguir, Senador, por meio desta Casa, um pouquinho mais de importância nos planejamentos. Quando houver esse planejamento, quando houver essa política pública, que a aviação geral receba o tratamento que merece, porque não pode simplesmente tirar ou minimizar ou proibir a aviação geral de voar, porque a capilaridade da aviação está justamente em todas as aeronaves poderem fazer o seu ir e vir adequadamente.

Nós, na associação, na Abag temos discutido bastante, em reuniões de conselho, em reuniões de associados, em reuniões de comissões especiais, e também estamos participando junto com a Appa do conselho construtivo da Anac. A gente sombreia várias frentes de trabalho. Estamos numa câmara técnica, falando sobre infraestrutura aeroportuária. De 44 conselheiros da Anac, uns 30 representam nessa câmara técnica a importância que é a infraestrutura. Se o avião não tiver infraestrutura, não tiver um bom aeroporto, não tiver um espaço aéreo adequado, não vai voar; e se não voar, nós quebramos um pedaço da perna de desenvolvimento do País. A aeronave, junto com outros modais, o voo é um elemento de desenvolvimento e de sustentação da Nação. Não dar um tratamento adequado e, dentro da aviação, focar somente em aviação civil são equívocos gigantescos no tratamento da coisa pública, no desenvolvimento da aviação como um todo.

É uma fatura bastante grande. “Farta” tudo para gente. “Farta” o técnico da Anac, como bem disse. “Farta” dinheiro ao Decea, para poder desenvolver o seu planejamento. “É coisa de milico. Milico faz planejamento com bastante precisão, durante muito tempo, e requer, a cada ano, o orçamento para poder desenvolver.” Ouvimos diversas vezes, eu e o colega Sucupira, que, do solicitado para fazer frente ao ano fiscal, foram recebidos 30% ou 40% e que, no meio do ano, ainda tinha havido contingenciamento. É uma verdade que acaba deixando a gente bastante assustado porque estamos próximos aos aeroportos e estamos vendo a aviação crescer.

A colega Clarice falou também que a Abag expediu, no ano passado, um anuário estatístico, um retrato bastante interessante da aviação geral no País, coisa que nenhum órgão público tinha, pois só tinham a estatística da aviação comercial. Nós cuidamos disso e estamos já saindo com uma atualização: vai sair o Anuário 2012. Uma das facetas que nos mostramos é não só o aumento da frota, mas o aumento qualitativo da frota. Sai uma aeronave com trinta anos e entra um jato. O jato requer dois pilotos, requer que os pilotos tenham uma habilitação mais específica. Ele voa no mesmo nível que as aeronaves comerciais e precisa de um bom aeroporto para pousar. Esse jato está levando aquele passageiro que não tem tempo de ficar preso no aeroporto, porque se gasta muito tempo. Eu vim do Rio de Janeiro e levei quase quatro horas para sair de um aeroporto e chegar ao outro. É muito tempo! Aceito porque minha hora não é tão cara, infelizmente, mas temos brasileiros que têm uma hora muito cara e precisam voar.

Então, mais uma vez, o bom de ser o último, Senador, é que às vezes eu tenho só de fazer certa remissão aos que os colegas anteriores já falaram. Avião não é para rico, é para quem quer se desenvolver, para quem quer trabalhar. Essa é uma imagem, neste Brasil do Séc. XXI, completamente anacrônica. Merece ser falada porque ainda encontramos pessoas que podem aparecer na mídia falando esse tipo de equívoco.

Sintetizamos em cinco itens o esforço da nossa Associação para este ano, Senador.

Áreas Aeroportuárias. Nós temos um dilema há três anos, que tem sacrificado bastante o dia a dia de toda a aviação – e não falo só da aviação geral, mas de toda a aviação. É a alocação de áreas em aeroportos. Já passamos por diversas tentativas. Eu, particularmente, estou desde 2009 envolvido no assunto. Hoje, estamos unidos, todos os segmentos, levando

uma proposta à Anac para que isso seja efetivamente resolvido. Então, áreas aeroportuárias – um trato pensando na aviação.

O profissional da aviação civil seria o nosso segundo item, e aí entraremos por formação, por qualificação, por questões pontuais, como a Lei do Aeronauta, que precisa ser atualizada.

Um terceiro item é o acesso ao espaço aéreo e o acesso aos aeroportos. Há dificuldade da aviação geral em operar em determinados aeroportos. Ela é a primeira a ser banida quando algum tipo de restrição tem de ser colocado. Isso está, também, chegando ao espaço aéreo. Então, o item “acesso ao espaço aéreo e aeroportos” é bastante importante no nosso plano de ação deste ano.

Precisamos, urgentemente, melhorar o relacionamento com organizações governamentais. Aqui, queria chamar a atenção para um deles que não aparece muito porque está fora do contexto aeronáutico, mas é uma das maiores barreiras ao nosso desenvolvimento e ao nosso dia a dia. Falo da Receita Federal. Temos bastantes dificuldades de ter acesso à Receita Federal. Não só na importação de aeronaves há dificuldades, mas na liberação de itens. Tem um item que nós chamamos de AOG, *aircraft on ground*. Um item qualquer que deixa a aeronave no chão precisa ter um trâmite aduaneiro rápido. Hoje encontramos bastantes dificuldades e, por conseqüência, temos aeronaves paradas pela falta de um item e por dificuldades de trâmite aduaneiro.

Evidentemente, foi comentado, e estamos há algum tempo participando disso, a emenda ao Código Brasileiro de Aeronáutico, que é de 1986 e merece uma atualização. Sempre preferimos não falar em marco regulatório, porque o marco regulatório se deu em 1946, quando o Brasil assinou a Convenção de Chicago. De lá para cá, temos buscado a atualização desse marco regulatório. A aviação organizada está, no Brasil, há 60 anos. Mas ela está completamente desatualizada.

Senador, eram essas as minhas palavras tentando sintetizar e me ater ao tempo.

Agradeço a oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco/PSDB – PA) – Agradeço ao Sr. Ricardo Nogueira, Vice-Presidente da Abag.

Vou fazer alguns questionamentos que o nosso Relator, Senador Vital do Rêgo, faria e, depois, por adição, alguns questionamento que gostaria de fazer, mais específicos, com relação à minha Região, à Amazônia. São alguns pontos que nós discutimos, inclusive em uma reunião que tivemos há uma semana com o Dr. Cláudio Passos, da Anac. Discutimos também algumas angústias sobre a “ausência” da Agência Nacional de Aviação Civil com relação à fiscalização, à regulação, à reclamação dos operadores da aviação na Região. Os questionamentos eu farei para todos. Depois, cada um responderá aquilo que cabe a cada um dos nossos convidados.

Como a Secretaria de Aviação Civil – no caso a Dr^a Clarice – vem trabalhando a questão do desenvolvimento da indústria da aviação geral brasileiro? O que se pode esperar para o futuro?

Conforme destacado, a aviação geral brasileira é a segunda mais expressiva do mundo. Como a SAC trata internacionalmente essa questão? Há alguma cooperação entre a Secretaria de Aviação Civil do Brasil e as suas congêneres internacionais como a agência federal americana de aviação civil, FAA, no sentido de adquirir e trocar experiências quando o assunto é aviação geral? A aviação geral vem sendo ameaçada de ser retirada de importantes aeródromos de aeroportos federal, como é o caso do Campo de Marte, de Jacarepaguá, Congonhas etc., mas, sendo um dos grandes objetivos da SAC o desenvolvimento do setor aeroportuário nacional, como a Secretaria trabalha a inclusão da aviação geral dentro desse projeto? Quais são os incentivos que a SAC está desenvolvendo para os operadores da aviação geral? Como a SAC e a Anac trabalham conjuntamente a questão da aviação geral? A SAC pode orientar a Infraero quanto ao tratamento que pode dispensar à aviação geral? O que pretende fazer a SAC com relação aos aeroportos e aeródromos de pequeno porte espalhados pelo Brasil, muitos dos quais praticamente abandonados?

Para a Anac. O que representa a aviação geral para a Anac e o que a Agência pode fazer para promover a atividade da aviação geral no Brasil? O que a Anac tem feito, em conjunto com a SAC, para o desenvolvimento da aviação geral? As taxas e tarifas aeroportuárias foram oneradas, em alguns casos, em até 400% desde 2011. A Anac tem recebido alguma reclamação por parte dos operadores da aviação geral quanto aos aumentos que a Agência tem autorizado que sejam colocados em prática, especialmente pela Infraero? Ainda nesse sentido, a Anac tem tomado conhecimento de cobranças equivocadas praticadas pela Infraero? Como a Anac tem tratado o binômio segurança X facilitação, no tocante à aviação geral nos sítios aeroportuários? Exemplo, os operadores da aviação geral, especialmente os proprietários, quando vão embarcar em alguns locais são revistados como se fossem passageiros. Muitos operadores questionam se tanto rigor é necessário para a aviação geral e qual é a função da Anac frente a essa situação.

A Anac se auto-outorgou o prazo de 50 dias úteis nos processos de revalidação de licença. Há muitos problemas relativos à renovação e à emissão de licenças por conta da Anac, que têm sido uma constante, o que pode ser considerado um empecilho para o desenvolvimento do setor. Até quando essa situação persistirá?

Operadores da aviação geral têm reclamado muito quanto à falta de preparo de alguns servidores e ainda mencionam que os serviços de informações, quando requisitados, são imprecisos e repassados por pessoas sem qualquer conhecimento técnico do assunto. Como a Anac se posiciona quanto a essa posição?

Perguntas agora ao representante da Appa. Como a aviação geral brasileira é vista no exterior? Como ela está em comparação com a de outros países desenvolvidos? Como são as principais queixas do setor quanto ao tratamento dispensado pelas autoridades aeronáuticas para a aviação geral?

E para o representante da Abag: o que falta, na opinião da ABAG, em relação aos incentivos que o Governo poderia conceder para promover a indústria da aviação executiva no Brasil? Quantos aeroportos aeródromos estão aptos a operar aeronaves executivas de grande porte no Brasil?

Eu perguntaria aos nossos convidados: em 2009, a então Presidente da Anac, Dr^a Solange, editou não sei se uma resolução ou uma portaria, mandando fechar os escritórios da Anac em várias cidades do Brasil, entre elas, Belém. Aí houve um movimento no sentido de que isso não se consumasse. Isso aconteceu, porque, quando da criação da Anac, em cinco anos, os antigos funcionários do DAC teriam de ser devolvidos, e a Anac deveria fazer concurso para que novos funcionários fossem admitidos.

Isso não ocorreu. Então, a Anac ficou sem funcionários para ocupar essas posições. Em função disso, ela teve de tomar esta atitude de fechar esses postos de serviço no Brasil, em várias cidades, e a solução era fazer a fiscalização virtual pela Internet. Como fazer isso? Se a fiscalização presencial já não produziu os efeitos que o cidadão esperava, quanto mais a virtual.

Não foram fechados os postos, mas, de qualquer maneira, até hoje essa fiscalização deixa muito a desejar, e a gente continua lutando, pelo menos na nossa cidade, Belém, para que esses serviços melhorem de qualidade.

Ainda na segunda-feira retrasada, nós tivemos essa reunião com o Dr. Cláudio Passos, para tratar, entre outras coisas, da questão da fiscalização, da revitalização desses escritórios. E ele reafirmou que a Anac continua com essa intenção de fazer essa fiscalização não mais presencial.

Eu perguntaria se essa dificuldade continua sendo por falta de recursos para aumentar o quadro, como foi dito aqui pelo Sr. Sucupira. Não há orçamento para ter quadro de pessoal qualificado para fazer essa fiscalização. Em que isso prejudica a questão da segurança da aviação do cidadão, já que a Anac faz, além dessa regulação, a fiscalização da segurança também das aeronaves? Entre as suas atividades está a manutenção, a fiscalização de manutenção das aeronaves.

Aí volto para a questão da Amazônia.

Na Amazônia – o Dr. Ricardo colocou aqui – a aviação geral tem um papel importante, e é verdadeiro isso, principalmente quando falamos nas regiões mais afastadas e menos desenvolvidas. Em alguns lugares, na Amazônia, salvam-se vidas com a aviação. Quanto ao transporte, não se chega de carro, chega-se de barco. Mas, para se chegar de barco, levam-se dias. Tem-se só o avião para poder buscar o paciente e resgatá-lo em tempo de salvar-lhe a vida.

Às vezes... Este é outro ponto, Dr^a Clarice, que é importante – e já estive com o Ministro tratando disto –: a maioria dos aeródromos na Amazônia são irregulares, clandestinos. Os pilotos pousam... Eles fazem um plano de voo... Decolam de um aeródromo homologado, mas vão pousar em um que não está homologado, porque não há solução, senão eles não conseguem voar. Então, que forma vamos poder ter? Aí, sim... Isso é uma ação de

fiscalização, mas é preciso que haja, por parte do Governo, uma ação, para que mais aeroportos sejam homologados na Amazônia.

Há cidades importantes na Amazônia, no Pará, no Amazonas, nos Estados da nossa região, que não têm os aeroportos homologados. Então, é preciso que isso seja uma ação de governo, do Governo Federal. O Dr. Cláudio, quando esteve lá, nesta última vez, disse que isso não é com a Anac, que não é ela que faz a homologação dos aeródromos. Mas é preciso, então, que a Secretaria de Aviação Civil possa ter uma ação que tenha um projeto, um plano para a região Amazônia, para a qual é fundamental essa aviação geral. É preciso que ela tenha, realmente, uma ação de investir na homologação de aeródromos que possam ser efetivamente regularizados, para que haja condições de pousos regularizados.

Há outro assunto para o qual gostaria de ter uma explicação. Numa audiência na Comissão de Meio Ambiente, Controle e Fiscalização, o Senador do Acre Jorge Viana fez um questionamento ao representante da Anac, que estava na audiência, sobre o preço da passagem aérea. Ele pagou por uma passagem aérea de Brasília até Rio Branco seis mil e poucos reais, ida e volta – uma passagem Brasília–Rio Branco–Brasília –, o que é um absurdo.

Lá na Amazônia, por uma passagem, numa rota interna no Estado do Pará, numa aviação regional, no trecho, por exemplo, Belém–Rendenção–Belém – Rendenção é um Município do sul do Pará –, paga-se mais caro do que num trecho de uma viagem internacional. A viagem São Paulo–Paris–São Paulo é mais barata do que a viagem Belém–Rendenção–Belém. Isso é uma distorção que não tem condições.

Eu gostaria de saber de que forma isso pode ser regulamentado, e, aí sim, me parece que isso é com a Anac, que regulamenta essa questão.

A resposta que foi dada na ocasião é que isso é regulamentado pelo mercado. Que mercado é esse que deixa o usuário, o cidadão à mercê de um duopólio? Nós não temos mercado regulamentado no Brasil. Aqui foi mostrado... a Dr^a Clarice colocou aqui uma transparência mostrando que houve uma redução de tarifa média. Mas é importante...

Eu próprio já tive oportunidade de ter que viajar de Belém para Brasília e já paguei no trecho R\$1.400,00 numa perna. Então, eu não entendo essa política de preços das Companhias Aéreas. O que deveria ser... Você, quando compra a passagem a longo prazo, quando se programa, você consegue uma tarifa reduzida, mas, quando você precisa viajar de emergência, aí você paga a tarifa cheia.

Não sei se precisa aumentar a concorrência, abrir o mercado. Eu gostaria de ouvir dos senhores e da senhora que tipo de proteção o usuário, o cidadão brasileiro vai ter para ter condições melhores de acesso ao transporte aéreo, principalmente – e aí, sim – na aviação regional, aquela que, como na minha região, é necessária, é importante, mas que é inacessível ao cidadão de menor poder aquisitivo e que precisa utilizá-la em função das condições de transporte difíceis da Amazônia.

Passaria a palavra na mesma ordem em que foi dada a palavra para que possam dar as respostas.

Dr^a Clarice, por favor.

A SR^a CLARICE BERTONI LACERDA RODRIGUES – O senhor fez muito rápido as perguntas do relator e vou tentar respondê-las, mas, se alguma ficar sem resposta, o senhor, por favor, pergunte novamente.

Eu consegui talvez mapear as principais questões que foram colocadas para a SAC pelo Relator, Senador Vital do Rêgo.

Em primeiro lugar, eu queria deixar claro – não sei se fui clara suficiente – que a Secretaria de Aviação Civil, no seu trabalho de formulação da política para o setor de aviação civil considera o setor como um todo. Então, a aviação geral está assim considerada na formulação das políticas da Secretaria Nacional de Aviação Civil, seus problemas, suas questões, suas demandas, seus anseios e todo trabalho que a gente tem feito no sentido de modelar essas políticas, quais são as ações que vão ser tomadas para cada segmento da aviação não deixa de forma nenhuma a aviação geral.

Consideramos que... acho que o Ricardo Nogueira colocou muito bem quais são os principais papéis desempenhados por esse segmento dentro da indústria como um todo.

Em primeiro lugar, a sua importância é fundamental na questão da formação de recursos humanos para aviação. Isso, historicamente, é reconhecido e a Secretaria de Aviação Civil assim o reconhece também, tanto que na formulação do programa de formação de recursos humanos, que está em pleno desenvolvimento dentro da Secretaria, várias entidades, não só a Abag, mas todas as entidades representativas da aviação geral e da área de aeroclubes foram ouvidas pela secretaria.

Então, eu queria deixar essa mensagem de que não há essa visão de que a aviação geral não tenha o seu papel dentro do setor e de que não será levado em consideração na formulação do planejamento estratégico do setor.

A visão da secretaria com relação a quais são as principais ações voltadas ao desenvolvimento do setor como um todo é principalmente no sentido de dar as condições para que esse setor se desenvolva de acordo com a conjuntura do mercado. Então, a infraestrutura nesse sentido é extremamente importante e todo trabalho da secretaria tem sido no sentido de adequar a infraestrutura aeroportuária e aeronáutica a esse setor, essa demanda. Então, não é deixar de fora nenhum segmento. Todos precisam usar essa infraestrutura, que deve estar disponível para todos.

Se a aviação geral em determinados aeroportos tem uma restrição, é preciso, sim, estudar quais as soluções. Eu concordo plenamente que essa ação de dizer: Não, esse aeroporto está extremamente congestionado; então, quem vai sair? É a aviação geral. Sim, sai, mas tem que ir para algum lugar. Então, é preciso, sim, pensar em soluções que contemplem a aviação geral nas suas necessidades em todos os segmentos.

O mesmo pensamento se dá com relação à infraestrutura aeronáutica. A solução para a infraestrutura aeroportuária principalmente nos aeroportos congestionados

está em estudo, sim, na Secretaria de Aviação Civil. Ainda não temos totalmente claro como isso vai ser solucionado, mas está sendo estudado e reconhecemos que esse problema é muito importante, em especial no Estado de São Paulo, na cidade de São Paulo e naquelas localidades em que os principais aeroportos têm um problema de saturação relevante.

Bom, outra pergunta feita é se há cooperação entre a SAC e suas congêneres no mundo. A SAC tem eu não diria exatamente parcerias, mas o desenvolvimento de memorandos de entendimento com diversos governos da Europa e dos Estados Unidos interessados em ter parcerias com o Brasil no desenvolvimento de projetos aqui.

Recentemente, a Presidenta esteve nos Estados Unidos e assinou um memorando de entendimento com o Governo americano que nos ajudará em diversas iniciativas, principalmente no desenvolvimento de estudos e projetos na área de melhorias de gestão, nas áreas aeroportuárias, enfim. Então, várias ações estão sendo empreendidas nesse sentido.

Nós também estamos com um projeto de fazer um memorando de entendimento com o Governo da Inglaterra, especialmente para estudar as soluções que estão sendo implantadas naquele País para a preparação das Olimpíadas. Então, é um importante acordo de cooperação com o Governo da Inglaterra.

Estamos também estudando o estabelecimento de um acordo de cooperação técnica com o Governo da Holanda, que também tem projetos muito interessantes na área de gestão aeroportuária. Então, há, sim, várias iniciativas no sentido de buscar a cooperação e a troca de experiências com países que tiveram conjunturas similares ao Brasil. Isso está em andamento sim.

Deixe-me ver se tem mais alguma coisa.

Com relação aos questionamentos que o Senador Flexa Ribeiro colocou à SAC sobre a regularização de aeroportos, a atuação da SAC, mais uma vez, Senador, tem sido sempre no sentido de buscar as ações e as políticas necessárias ao desenvolvimento da infraestrutura adequada à necessidade do País. Então, não sei se o senhor lembra, mas coloquei aqui como está sendo modelado o planejamento estratégico do setor. A primeira coisa que se fez, ao longo do ano passado, e isso já está em uma fase bastante adiantada, foi o desenvolvimento do que chamamos internamente na SAC de projeto de aviação regional. Na verdade, regional num sentido bastante amplo. Houve a finalidade de estudar qual rede de aeroportos que deve ser objeto de política pública prioritariamente, de forma que tenhamos uma abrangência adequada ao nosso País, especialmente nas regiões de mais difícil acesso por outros modais.

Então, o plano de incentivo à aviação regional, na verdade, é um plano de mapeamento dessa rede de aeroportos na qual será priorizada a aplicação dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil, que é o grande instrumento para esse planejamento estratégico, direcionada à infraestrutura.

Talvez seja interessante sugerir aos senhores que peçam à Secretaria de Aviação Civil que faça uma apresentação especial para esta Casa das principais diretrizes que

nortearam esse trabalho. É um trabalho bastante interessante, que já está em uma fase técnica bastante adiantada. Ele será a base para todos os demais planejamentos que vão desenvolver-se dentro da Secretaria. O plano de desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica será norteadado por esse plano de aviação regional.

O plano de capacitação também terá que levar em consideração esse planejamento de aviação regional. E acho que ele responde muito aos questionamentos que o senhor colocou em relação à aviação na Região Norte do País.

A ideia é exatamente aumentar significativamente a quantidade de cidades atendidas no País, não porque vai subsidiar qualquer tipo de operação privada, mas porque vai dar as condições de infraestrutura para que essa aviação possa acontecer. Então, é um projeto bastante interessante.

Acho que responde a muitos questionamentos colocados aqui com relação a esse problema da infraestrutura aeroportuária. É com base nesse projeto que toda a regulamentação do Fundo Nacional de Aviação Civil, que está andando em paralelo para que possamos, ainda este ano, colocar os recursos no Orçamento para aplicá-los nesse Fundo no próximo ano, através de outros projetos de investimento que deverão ser norteados e priorizados exatamente por esse plano de aviação regional.

Não sei se respondi a todos os questionamentos que o senhor colocou à SAC.

Com relação às tarifas, o assunto é realmente da competência da Anac, mas talvez eu possa dar algumas informações. Esse planejamento de expansão da infraestrutura dá condições para que a aviação se desenvolva em determinadas infraestruturas em que hoje sabemos haver interesse de aviação. Mas não existe simplesmente porque aquela infraestrutura não tem as condições adequadas para receber voos regulares ou voos da aviação geral, de forma comercial. Isso é uma importante ferramenta para que se tenha uma melhoria na competição nesses mercados em que há escassez de infraestrutura. A escassez de infraestrutura leva a uma redução, a uma limitação na quantidade de empresas que atuam naqueles mercados e, com isso, há tarifas mais elevadas.

Então, acredito, sim, que ações no sentido de melhorar a rede de infraestrutura adequada para receber os voos, principalmente nas regiões onde sabidamente há carência de acesso por outros modais, é uma ação importante no sentido de balizar essa questão das tarifas que o senhor colocou.

Eu não sei se consegui responder todas as perguntas. Se há alguma que eu tenha deixado de fora, coloco-me à disposição para respondê-la.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco/PSDB – PA) – Agradeço à Dr^a Clarice e passo a palavra ao Dr. Wagner William.

O SR. WAGNER WILLIAM DE SOUZA MORAES – Sr. Senador, eu também fiz aqui minhas anotações das questões. Caso alguma tenha ficado para trás, peço que seja feita a complementação.

A primeira questão foi relativa ao que representa a aviação geral para a Anac.

Certamente a Anac considera essa modalidade de atividade da aviação bastante relevante, e uma maneira de expressar isso é mencionando a quantidade de mão de obra dedicada especificamente à aviação geral: dentro da nossa gerência de 160 servidores, 120 estão dedicados à aviação geral, isso expressa o grau de importância que esse segmento tem. E o nosso objetivo – falo especificamente pela superintendência na qual atuo – é garantir que essa aviação se desenvolva, mas também que se desenvolva dentro de uma doutrina e uma cultura de segurança para que a sociedade toda tenha o benefício de sua atividade.

A outra questão foi com relação às emissões de licenças e habilitações.

Realmente, esse processo encontrou um gargalo dentro da Agência. No ano passado nós tivemos um crescimento exponencial das solicitações para a emissão de licenças e habilitações, o que gerou bastantes restrições aos usuários, bastantes dificuldades aos usuários, reconhecemos isso. Nós reestruturamos o nosso processo administrativo utilizando bastantes ferramentas de TI visando facilitar o acesso e também o processamento das habilitações e licenças. Nós já temos detectado melhora nesse processo e esperamos que, em breve, a situação chegue à normalidade e dentro de uma qualidade de serviço aceitável ao usuário.

Com relação à capacitação dos servidores.

Os servidores da Anac entram através de concurso público para Técnicos, quando de nível médio, e para Especialista em Regulação, quando de nível superior. Falo com tranquilidade porque eu sou servidor efetivo da Casa, eu passei pelo processo de capacitação da Agência. Existe uma superintendência de capacitação cujo objetivo é permitir que o servidor esteja plenamente apto a desempenhar as suas funções dentro da Agência. Com relação à disponibilidade de mão de obra, esta é uma realidade.

Foi apresentado também à nossa área como isso se processa. Existe o entendimento de que é necessário a Anac se fazer presente. Agora, existem condições que a gente não consegue ultrapassar neste momento, nós não tivemos ainda a complementação das vagas previstas na criação da Agência. Hoje nós estamos com número reduzido, e a postura que adotamos é a de solicitar as vagas, é claro, mas também de buscar soluções para manter a atividade da Agência no nível mínimo necessário – não no máximo possível, porque nem sempre o máximo possível é o mínimo necessário; então, nós nos esforçamos para garantir o mínimo necessário. É nesse sentido que vai ao encontro do que o Dr. Cláudio Passos teve ter comentado com o senhor: a Anac tem procurado desenvolver ferramentas de vigilância que permitam que isso seja feito remotamente. Isso não anula as fiscalizações físicas, as fiscalizações presenciais. Mas existem muitas fiscalizações que nós podemos fazer através da coleta de dados. Isso está se materializando através do Decerta, ou seja, é uma maneira de impedir que piloto sem habilitação ou sem certificado de capacidade física ou aeronaves com problema em seu certificado de aeronavegabilidade efetue um voo caso tenha deficiências nesses quesitos. Quanto isso o fiscal ou o inspetor da Anac não precisa estar presente, o próprio sistema detecta a ausência do cumprimento de quesito e impede o voo. Da mesma forma, o sistema que citei, de registro de voo, também é um sistema que capta a informação

dos operadores e permite que a Anac faça sua vigilância remotamente. Mas, novamente, isso não invalida e nem substitui as inspeções e fiscalizações presenciais.

Com relação aos questionamentos das taxas dos preços e passagens e de facilitação, eu pediria a compreensão do Senador... Eu sou da Superintendência de Segurança Operacional. Esses sistemas são afetos à Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária e de Regulação Econômica. Então, visando oferecer a melhor resposta ao Senador, eu anotei as perguntas e nós encaminharemos oficialmente a resposta via nossa assessoria parlamentar.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco/PSDB – PA) – Agradeço ao Dr. Wagner William de Souza Moraes, Gerente de Operações de Transporte Aéreo da Anac.

Passo a palavra ao Sr. George William Sucupira, Presidente da Associação de Pilotos Proprietários de Aeronaves.

O SR. GEORGE WILLIAM CESAR DE ARARIPE SUCUPIRA – Senador, sua primeira pergunta é com relação à aviação geral e o exterior.

Nós participamos, em 1999, em uma reunião nos Estados Unidos, da criação do *Next Generation*. Formaram um grupo de trabalho em outubro de 99 e quem faz parte desse grupo é a NASA, o FAA, Ministério da Defesa, Ministério do Transporte, fabricantes de avião, fabricantes de equipamentos para avião... Porque os Estados Unidos chegaram à conclusão de que o Sistema Radar já está chegando a seu limite de capacidade de gerenciar o tráfego aéreo. Eles começaram, em 99, a preparar os Estados Unidos para 2025. *Pla-ne-ja-men-to*... Tenho falado isso nas reuniões da Anac e estou até sendo cansativo com isso. Só quero mostrar como é que funciona. Outra coisa muito importante: não há planejamento da FAA, não há planejamento de órgão nenhum do governo sem a participação de segmentos... Como é que você vai organizar uma coisa que eu estou usando? Por que você conhece a prática do meu uso? Eu tenho de ser ouvido! Eu tenho de dizer como é que funciona! Nós temos problemas sérios de segurança em aeroportos. São duas seguranças: *Security* e o *Safety*. Segurança de passageiros no ar é a mesma coisa! A segurança de um avião é uma coisa muito séria. Não pode ter na área restrita do aeroporto ninguém que não seja capacitado. O homem que aciona o *push back* tem de saber tudo de *push back*, com relação a avião, para não partir um eixo, para não dar um tranco no avião, para não criar um problema geral. O despachante que entra no aeroporto tem de ser credenciado e preparado para ele saber que está em uma área restrita do aeroporto. O problema de preço que as companhias têm lutado proporciona o quê? Tem sucateado os funcionários dessa capacitação interna. Estão preterindo os profissionais da área para colocar ali pessoas que são retiradas até de abrigos, porque não sabem o que é... Depois, morrem em uma turbina e não sabem por quê. Porque não tem conhecimento, há ignorância! E isso tem de ser fiscalizado com um pouco mais de segurança e com um pouco mais de rigor. Quem é preparado tem de estar no campo e isso é o *safety*, que nós temos de cuidar também.

O problema de aeroportos, quem homologa os aeroportos, é o Decea. E as prefeituras solicitam os aeroportos.

Nós estamos hoje com uma relação enorme de aeroportos abandonados e criamos agora na Appa um grupo que vai adotar os aeroportos. Nós estamos tentando fazer com que os aeroportos, para a aviação geral – porque a Infraero não tem condição de nos dar aeroporto nem para a aviação comercial regular quanto mais para a geral –, nós estamos decididos a começar a motivar prefeitos, dar assessoria jurídica, dar assessoria técnica para que esses aeroportos tenham vida e comecem a funcionar novamente. O de Nova Iguaçu é um deles. Nós temos três em São Paulo agora. Acabamos de fazer em São Joaquim da Barra. A Prefeitura, que é do PT, concordou. Mostramos à Prefeita o aeroporto que estava abandonado. Para vocês terem uma ideia, o lugar onde se recebem os aviões da aviação geral virou um canil. A gente sabe o que é cachorro, mas não precisamos tratar assim também.

Então, vejam, é um problema muito sério. E isso não se pode mais continuar. A aviação geral não pode mais, a exemplo de outros países, como discutimos agora na equipe e tal, ficar aguardando a ação do Governo, porque este não tem condição de agir.

Nós partimos para a solução. Nós estamos com um trabalho junto à Anac para poder facilitar principalmente para o pessoal que é associado, porque a Appa não pode hoje responder por um piloto que não sabe quem é. Então, para eu poder facilitar a renovação dele e ajudar a Anac a ajudar a aviação, eu preciso ter um cadastro e me responsabilizar por esse piloto. Junto à Anac a gente já está conseguindo fazer isso, como está fazendo a Abraphe também.

Então, o prazo de renovação que a nossa aviação geral fará hoje, está fazendo já, para os associados da Appa e da Abraphe, porque tem lá um pessoal trabalhando nisso, é mais rápido, porque evita uma série de burocracias – nós assumimos essa responsabilidade. Isso está correto? Está. A OPA americana, que é similar à nossa AFA, tem várias prerrogativas que a AFA delegou, só que a OPA é mais rigorosa do que a AFA. Eu fui a um evento em Coral Springs que eles estavam fiscalizando. E não permitiram nada. Inclusive vôo... Eu falei: mas vocês são mais chatos que a AFA? Eles disseram: “Nós somos, porque se perdermos a credibilidade, perdemos a concessão”. A OPA tem um código de ética dos pilotos que são associados que nós estamos criando na Appa agora, por conta dessa viagem em que o cidadão se compromete a ter uma doutrina de segurança de vôo.

Eu não posso mais ser censurado se vou voar com meus netos, minha esposa e meus filhos no avião. Não é a Anac, não é o Decea, não é ninguém que vai dizer se o avião está em condições de voar. Sou eu. Se o avião não estiver em condições de voar, pode Cristo dizer que o avião voa que eu não vou voar, é evidente.

Então, vejam, nós estamos criando um CRM de administração de cabine que aprendemos com os da África do Sul. Eles criaram lá para *single pilot* e estamos desenvolvendo esse trabalho para poder implantar aqui no Brasil para a aviação geral.

Quero repisar que o planejamento de qualquer órgão gestor da aviação civil deve ter a consulta dos órgãos ligados a esse planejamento para poder ter informações sobre o que vai fazer. Não adianta você fazer um planejamento que, quando for pôr em prática, vai ter um monte de problemas. O que vai resolver? Você quer resolver ou quer criar caso? Quer resolver? Então vamos conversar.

Ninguém quer facilitação, ninguém quer marmelada, ninguém quer voar indevidamente. Não. A gente quer uma coisa séria. Aviação não é brincadeira. Nós expurgamos quem não é da aviação. Nós tiramos fora. A lei é feita para quem é bom e não para quem é ruim. Porque a lei tinha que ser a seguinte: para quem é ruim, tinha que ser severa a punição. E nós estamos cansados de ouvir que, neste País, quem erra não tem punição alguma. Então, é punido quem age direito. Você tem que cumprir uma série de coisas que não se precisaria.

Por isso é importante em todo planejamento, em toda legislação, ouvir os segmentos envolvidos, porque eles vão dar os elementos de que você precisa. Eu acho que a grande queixa dos usuários é essa. Quer dizer, o empresário, que tem um avião para se deslocar de uma indústria para outra, que tem um Sinus, um avião monomotor pequeno, é submetido, às vezes, a uma situação como se fosse um bandido. Existem problemas? Existem. Existe o táxi aéreo pirata? Existe. Qual é o problema do táxi aéreo pirata? É o seguinte: os aviões da aviação geral são regulamentados por um regulamento, o táxi aéreo é regulamentado por outro. Logicamente, o táxi aéreo tem que ter uma fiscalização maior, porque ele presta um serviço para o passageiro, para o leigo. O leigo presume que aquele avião e que aquele piloto estejam em condições. Então, deve o táxi aéreo... Porque há táxis aéreos e táxis aéreos...

Como houve aquele acidente em Goiânia, em que o cidadão tirou o piloto do avião, foi com a filha e jogou o avião no pátio de um supermercado, matando a criança, um repórter do *Estado* quis sentir como era alugar um avião em Marte. Então, ele foi lá, entrou no campo – e houve uma falha muito grande da Infraero, porque ele penetrou numa área restrita, foi andando no meio dos aviões e, embora nós não tenhamos esse problema no País, podia ser um sabotador, podia ser o que fosse – e chegou num táxi aéreo e disse: “Eu quero fazer um voo panorâmico sobre São Paulo”. Ao que responderam: “Ah, esse voo nós não fazemos, só viagem”. Ele teria retrucado: “Não, mas eu queria tirar fotografias e tal”. E então disseram: “Então, o senhor vai naquele cidadão ali, que tem dois aviões e faz esse trabalho”. Ou seja, o próprio táxi aéreo indicando o pirata!

É um combate que a aviação geral tem na pirataria e que o táxi aéreo também tem, porque o táxi aéreo, para cobrar uma tarifa, ele paga o piloto, ele tem de fazer a manutenção, ele tem uma série de coisas, e o pirata não tem nada. Ele voa ao deus-dará. Ele tem quatro ou cinco aviões, em qualquer situação de manutenção, e as manutenções nem todas são boas no País. E, sabem, a gente não pode fazer o jogo da mentira e da ilusão. A gente tem que falar a verdade: tem oficina boa e tem aquela que não presta. Tem de haver uma lei forte que fecha a que não presta, que prende o cara que voa irregularmente, que tira o avião dele. Eu sou a favor disso, ninguém é contra isso. A gente não quer marmelada, mas o que precisa ter é uma facilitação para a aviação fluir.

Então, as queixas são essas: as dificuldades que o cidadão tem para poder voar. Em São Paulo, como citou aqui a Dr^a Clarice, nós não temos onde pousar. Eu cheguei dos Estados Unidos com um king air, pousei em Guarulhos, para descerem as pessoas que estavam comigo, e tive quarenta minutos para pousar e decolar. Fui para Marte, não tinha pátio; fui para Jundiaí, não tinha pátio. Então, imaginem os senhores: viemos dos Estados Unidos, eu e o

outro piloto, e fomos pousar em Amarais, às 23h. Dali ainda fui pegar um ônibus para chegar a São Paulo e, no dia seguinte, ir buscar o avião lá. Quer dizer: é um absurdo! Não tem! Não é uma reclamação; é uma realidade, minha gente. Isso é o que estamos vivendo!

Como muito bem disse o Senador, lá no Norte, o avião resolve, porque o avião não desmata, o avião não agride o meio ambiente; é uma pista, é uma linguicinha ali no meio. E, se não for de avião, são três dias de barco.

Além disso, nós podemos, na Amazônia, desenvolver um turismo aeronáutico, como eu disse a vocês, que seria uma forma de sustentação para a Amazônia, como se tem no Caribe. O Caribe faturou, no ano passado, Senador, US\$240 bilhões só de aviões americanos da aviação geral. Porque um avião da aviação geral, um falcon, que chega à Amazônia, ele não é como um boeing com o “*kit buana*”. O boeing vem com um monte de passageiros aposentados que juntaram um dinheirinho, pagaram a passagem a prazo, vêm com um troquinho, chegam ao Rio e compram uma borboletinha dizendo assim “Estive no Rio e me lembrei de você” Esse é o “*kit buana*” como a gente chama.

O avião da aviação geral, não; ele pousa na Amazônia, aluga um barco, já pega o pescador, aluga um andar do hotel. Isso gera divisas para o País. É uma sustentabilidade para a Amazônia, aproveitando o meio ambiente. E a Amazônia hoje é a bola da vez; o mundo inteiro quer conhecer a Amazônia.

Na África... Vejam: todo mundo queria que fosse a próxima convenção de 2014 no Brasil e na Amazônia, e nós não trabalhamos isso. É uma coisa que está ali, a gente pode faturar em cima disso, pode gerar divisas para o Governo, pode ajudar a aviação de um modo geral, mas não se aproveita isso.

Então, por isso que eu digo: se houver uma reunião, se houver uma parceria entre os órgãos e quem vive o problema, nós podemos ajudar, e muito. A gente não quer desestabilizar, pelo contrário. O que eu disse aqui, e em outras palavras foi comprovado, os órgãos estão completamente desamparados pelo Governo na parte de recursos, na parte de pessoal e tudo mais. E é preciso que a gente estenda a mão, como está fazendo a APPA, ajudando a Anac no que é possível fazer, com muita seriedade, com mais rigor até do que a Anac, mas com fluidez.

Era isso, Senador. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco/PSDB – PA) – Muito obrigado, Sr. George Sucupira.

Passo a palavra ao Sr. Ricardo Nogueira.

O SR. RICARDO NOGUEIRA – Obrigado, Sr. Presidente.

Eu vou fazer coro aos que me antecederam, dizendo que o senhor fez as perguntas rápido demais. *(Risos.)*

Eu penso que consegui anotar. Seriam duas as questões que o senhor havia colocado: o incentivo para o desenvolvimento e com respeito a aeroportos e aviação executiva.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco/PSDB – PA) – Exatamente.

O SR. RICARDO NOGUEIRA – Quanto aos incentivos para o desenvolvimento, Senador, eles estão muito em cima daqueles dois itens que eu havia comentado...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco/PSDB – PA) – Aviação executiva, não é?

O SR. RICARDO NOGUEIRA – É, porque a aviação executiva é um segmento da aviação geral. Então, quando nós falamos da aviação executiva – e posso tentar delimitar, até para facilitar a visualização dos presentes –, nós estamos falando da aviação corporativa, nós estamos falando do táxi aéreo e de algumas aeronaves privadas que são utilizadas como ferramenta de trabalho.

Então, a gente não tem uma definição clara do que seja a aviação executiva. A aviação executiva é a maneira pela qual a aeronave é utilizada. Então, nós podemos ter o proprietário de uma fazenda que utiliza a sua aeronave no desenvolvimento do seu agronegócio. Essa aeronave é uma aeronave executiva. As grandes corporações, que cada vez mais estão buscando as aeronaves para facilitar a movimentação dos seus altos executivos pelo País, são um exemplo. As Casas Bahia é uma empresa que está aumentando a sua frota, porque já está em mais de dois mil Municípios.

Então, a aviação executiva não é conceitualmente definida como um segmento; ela tem mais a ver com a utilização da aeronave em prol de um negócio, seja uma empresa, seja um negócio particular.

Então, o incentivo passa pela formação de pessoal. Esse programa, que está sendo desenvolvido dentro da SAC, é um pedido antigo nosso, do mercado, ou seja, de que alguém, no nível da Secretaria de Aviação Civil, estipulasse as diretrizes. Não imagino que ninguém esteja contra iniciativas particulares, mas nós vimos uma profusão de entidades querendo formar mão de obra sem um balizador. Então, nós entendemos que esse programa desenvolvido pela SAC seja um norte, seja a bússola para que o mercado possa então se ajustar, mas tendo a bússola nas mãos do Estado.

Aeroportos e aviação executiva.

Como eu disse, a frota de aeronaves executivas no Brasil, hoje, só perde para a dos Estados Unidos. Nós temos, hoje, cerca de 1.200 jatos executivos, entre os que estão no serviço de táxi aéreo, os que estão na aviação corporativa e até de pessoas físicas. Essas aeronaves se distanciam um pouquinho daquela imagem antiga da aviação geral, qual seja, a de que são aeronaves que voam pelo interior, que pousavam em pistas mal preparadas ou despreparadas. Então, há uma mudança bastante grande na demanda por serviços e, evidentemente, por aeroportos.

Nós tivemos, recentemente – ainda bem que está afastada –, uma autoridade da aviação civil que, quando ouviu o lamento de que a aviação geral estava sendo afastada dos principais aeroportos, deu a seguinte resposta: “Vocês têm todo o interior para voar”. E foi um equívoco tão grande na resposta dessa pessoa que nem mereceu uma tréplica. Então, continuamos lamentando. E tem que ver, Senador, com essa questão que o senhor colocou dos aeroportos.

Em aviação, existe capilaridade. O que é capilaridade? Como enxergar a rede neural? Como enxergar nossa corrente sanguínea? O sangue há que passar por todo o corpo, por todas as partes do corpo, porque é um sistema. Então, esse entendimento nós temos que ter com os aeroportos. Os aeroportos são pontos vitais de um sistema, desse organismo. Então, a aviação precisa estar passando por esses aeroportos, para que essa capilaridade, para que essa fluidez da aviação aconteça.

Então, não se pode cercear, não se pode dizer “a aviação geral pode voar ali no interior”, e só, porque está se cortando a capilaridade.

Então, Senador, aeroportos, para nós, são tão importantes quanto o são para a aviação comercial, e estar neles, para nós, é tão importante quanto o é para a aviação comercial. E esse é o ponto que eu pedi na minha primeira fala – e parece que minha colega Clarice tentou dar uma resposta – de que está dentro do planejamento da SAC. A SAC é recente. A SAC tem um ano e pouco. Então, esperamos que ela amadureça, porque realmente ela está fazendo esse trabalho de nos auscultar a nós, que estamos no mercado.

Então, os aeroportos precisam ser desenvolvidos, precisam ser democratizados. Não podemos ficar alheios a operações em determinado aeroporto, porque estaremos cortando a capilaridade do sistema de aviação brasileiro.

É isso, Senador.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco/PSDB – PA) – Agradeço ao Sr. Ricardo Nogueira, e há dois questionamentos que chegaram aqui à Mesa que eu gostaria de encaminhar. Um é para a Secretaria de Aviação Civil; outro, para a Anac. Primeiro, a Dr^a Clarice.

A aviação geral é vista de forma acertada como ponto indutor e criador da aviação geral; na estratégia de desenvolvimento local, onde está a estratégia do Estado brasileiro para os pequenos aeroportos? A SAC acredita na construção dessa estratégia? Existe um Estado indutor para a aviação local?

Para o Dr. Wagner William, da Agência Nacional da Aviação Civil: hoje a legislação engessa a formação de mecânicos; onde está a estratégia de formação específica para atender a demanda de mecânicos MMA (Mecânico de Manutenção Aeronáutica) para a aviação geral? Quem atenderá no futuro a manutenção da aviação geral na Amazônia?

Antes de passar a palavra para que possam responder as questões, quero registrar a presença do Sr. Marcelo Smith, Secretário Geral do Sindicato dos Aeroviários, e do Comandante Aguirre, da Associação Brasileira dos Pilotos da Aviação Civil Condutores de Avião (Abrapac).

Drª Clarice e depois o Sr. Wagner, para responderem as duas últimas questões.

A SRª CLARICE BERTONI LACERDA RODRIGUES – Com relação a aeroportos de pequeno porte, a SAC entende da importância desses aeroportos, sim, e eles estão contemplados no projeto de aviação regional. Como é que nós vamos priorizar os investimentos na preparação desses aeroportos? No projeto de capacitação, uma das diretrizes que já foram identificadas foi o fato de que é preciso que se coloque uma dimensão territorial nas medidas que vão ser estabelecidas nas ações que vão estar contidas nesse plano. Para isso, é preciso que se pense no fortalecimento dos aeroportos de pequeno porte.

Há dois trabalhos que estão sendo feitos nesse sentido.

O primeiro é o levantamento, é o que eu coloquei no planejamento da SAC como Plano de Outorgas, ou seja, é a regularização dos instrumentos de delegação desses aeroportos para os Estados e Municípios, naqueles aeroportos em que prevaleça o interesse dos Estados e dos Municípios. Não estamos falando dos aeroportos, por exemplo, de capitais, mas dos aeroportos de interesse tipicamente estadual e municipal. A ideia é de que eles sejam delegados à exploração pelos Estados e Municípios. Há muitos aeroportos que precisam ter esses instrumentos de delegação modernizados, regularizados, para que se faça, então, o estudo de priorização de investimento. Paralelamente a isso, estamos fazendo a regulamentação do Fundo Nacional de Aviação Civil, que foi criado juntamente com a SAC, para que esse trabalho todo de aviação regional, do projeto de capacitação possa se reverter na aplicação dos recursos desse Fundo para os projetos de políticas públicas voltadas a esse setor.

Esses dois trabalhos estão andando conjuntamente dentro da Secretaria.

Não sei se respondi completamente a questão.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco/PSDB – PA) – Agradeço, Drª Clarice.

Passo a palavra ao Dr. Wagner William.

O SR. WAGNER WILLIAM DE SOUZA MORAES – O tema é relativo à formação de pessoal da aviação, e eu não limitaria minha resposta apenas para mecânicos.

Muito se fala da falta de pilotos, mas a falta de pilotos é apenas a faceta mais explícita de toda a indústria. A Anac tem trabalhado no sentido de desenvolver ferramentas ou uma estratégia de formação que seja autossustentável, ou seja, que consiga captar profissionais que entrem na aviação, dentro de todo o âmbito que serve a aviação – e isso inclui pilotos, mecânicos, comissários e até outros segmentos não tão visíveis.

O que eu posso dizer é que um exemplo dessa mobilização está acontecendo com a indústria de *offshore*. A Anac articulou-se junto com a Petrobras para incluir a formação

de pilotos para *offshore* para helicópteros, dentro do programa do Prominp. A ideia é fazer com que esse tipo de iniciativas se amplie, para abarcar mais profissionais. Em paralelo, ela está trabalhando em projetos, para que programas autônomos – eu chamo de autônomos, independente do Prominp, mas nos mesmos moldes – possam ser oferecidos à indústria da aviação para permitir que os profissionais, em todos os segmentos, sejam capacitados e evitem estrangulamentos de capacitação e de mão de obra em função de crescimento.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco/PSDB – PA) – Dr. Wagner, especificamente em relação à Amazônia, quem atenderá, no futuro, a manutenção geral na Amazônia?

O SR. WAGNER WILLIAM DE SOUZA MORAES – A Amazônia deve ser tratada como o Sudeste, o Sul ou todas as demais...

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco/PSDB – PA) – É sempre importante lembrar, porque a Amazônia é Brasil e, às vezes, se esquecem disso.

O SR. WAGNER WILLIAM DE SOUZA MORAES – É exatamente por isso que não estamos privilegiando o Sudeste ou fazendo uma distinção ao Norte.

Esses programas, eles certamente estão disponíveis à toda a sociedade brasileira. Por isso não fiz distinção a Estados.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco/PSDB – PA) – Não, mas a pergunta chegou aqui à Mesa. Então, ela deve ter alguma razão de ser. Já fiquei preocupado, porque se já estão perguntando quem irá cuidar no futuro da manutenção da aviação geral na Amazônia é porque deve estar descuidada.

Teria alguma resposta específica para a Amazônia?

O SR. WAGNER WILLIAM DE SOUZA MORAES – Se eu tiver um caso específico do problema eu poderia responder especificamente. Mas não identifico na pergunta um problema específico da Amazônia. Ou seja, no relativo à formação de mecânicos.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco/PSDB – PA) – Vou me inteirar do problema na Amazônia e vou voltar à Anac.

O SR. WAGNER WILLIAM DE SOUZA MORAES – O.k., e aí a gente responde mais objetivamente.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco/PSDB – PA) – Está bem.

Bom, acho que vamos caminhar para o encerramento da nossa audiência.

Com relação à primeira parte da nossa reunião de hoje, que seria a eleição do Vice-Presidente da Subcomissão, vamos adiar – já que o Senador Vicentinho, Presidente da Subcomissão, não pode estar presente hoje – para a reunião da próxima terça-feira, dia 24.

Antes de encerrar, eu quero convocar os Srs. Senadores membros da Subcomissão para a próxima reunião, a realizar-se no dia 24 de abril, terça-feira próxima, neste

plenário, às 9 horas. A reunião contará com duas partes. A primeira parte terá por finalidade a eleição do Vice-Presidente desta Subcomissão. A segunda parte será uma audiência com os seguintes convidados: o representante da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República; o representante da Agência Nacional de Aviação Civil, Anac; o Comandante José Afonso Assumpção, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo; e o Sr. Milton Arantes Costa, Presidente da Associação Brasileira de Táxi Aéreos.

Nada mais havendo a tratar, dou por encerrada a reunião de hoje da Subcomissão Temporária Sobre Aviação Civil, da Comissão de Infraestrutura do Senado Federal.

(Iniciada às 9 horas e 32 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 57 minutos.)



Senado Federal

Secretaria-Geral da Mesa

Secretaria de Comissões
Subsecretaria de Apoio às Comissões Permanentes
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Subcomissão Temporária Sobre a Aviação Civil

ATA DA 8ª REUNIÃO DA SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE A AVIAÇÃO CIVIL – CISTAC, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA, DA 54ª LEGISLATURA, REALIZADA EM 24 DE ABRIL DE 2012, TERÇA-FEIRA, ÀS 9 HORAS, NO PLENÁRIO 13 DA ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA.

Às nove horas e vinte minutos do dia vinte e quatro de abril de dois mil e doze, no Plenário 13 da Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador **Vicentinho Alves**, Presidente desta Subcomissão, reúne-se a Subcomissão Temporária Sobre a Aviação Civil – CISTAC, com a presença dos Senadores **Vital do Rêgo**, **Flexa Ribeiro** e **Delcídio do Amaral**. Deixam de comparecer os demais Senadores. O Presidente declara aberta a reunião e informa o recebimento de convite para o “Seminário de Infraestrutura para a América do Sul – 8 Eixos de Integração”, promovido pela FIESP, a ser realizado a partir desta data, na sede dessa entidade em São Paulo – SP. Em seguida inicia-se a audiência pública em pauta, quando o Presidente convida a tomarem assento à Mesa os expositores: Senhor **Rogério Teixeira Coimbra**, **Secretário de Política Regulatória de Aviação Civil** da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC/PR; Senhor **Ricardo Bisinotto Catanant**, Superintendente de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; Senhor **Fernando Alberto dos Santos**, Superintendente do Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo – SNETA; e o Senhor **Milton Arantes Costa**, Presidente da Associação Brasileira de Táxis Aéreos – ABTAer. O Presidente registra a presença do Senhor Everton Arantes, da Associação Brasileira de Táxis Aéreos – ABTAer; do Senhor Wolner Aguiar, Diretor Regional do Aeroporto Internacional de Brasília; do Senhor Georges Ferreira, Professor de Direito Aeronáutico da Pontifícia Universidade Católica – PUC – de Goiás; da Senhora Shaiana Campelo, da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; da Senhora Taís Portilho, do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias – SNEA; da Senhora Ilma Lima, Chefe da Assessoria Parlamentar da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; do Senhor Enio Paes de Oliveira, Consultor da Associação Brasileira de Táxis Aéreos – ABTAer; do Comandante Aguirre, da Associação Brasileira de Pilotos da Aviação Civil Condutores de Avião – ABRAPAC; do Comandante Paulo Licatti, da Associação Brasileira de Pilotos da Aviação Civil Condutores de Avião – ABRAPAC; do Senhor Pablo Henrique, da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC/PR; do Coronel Maurício Gusman, da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; Comandante Cleiton Souza, da Associação Brasileira de Táxis Aéreos – ABTAer; e do

Senhor Guilherme, da Assessoria Parlamentar da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. O Presidente informa que a presente reunião destina-se a debater as políticas públicas para Táxis Aéreos, em atendimento ao Requerimento nº 1, de 2012 – CISTAC. O Presidente concede a palavra a cada um dos expositores. Durante a exposição dos convidados, foi realizada a votação para Vice-Presidente da Subcomissão. Às dez horas e doze minutos assume a presidência o Senador Vital do Rêgo. O Presidente em exercício, Senador Vital do Rêgo, convida o Senador Vicentinho Alves para fazer a apuração dos votos. O Presidente em exercício proclama o resultado da apuração: votaram 4 Senadores, sendo quatro votos SIM, zero voto NÃO e zero ABSTENÇÃO. Fica eleito o Senador Flexa Ribeiro como Vice-Presidente da Subcomissão. Às dez horas e quinze minutos assume a Presidência o Vice-Presidente da Subcomissão Senador Flexa Ribeiro. Às dez horas e vinte e três minutos o Senador Vicentinho Alves volta a presidir a reunião. O Presidente faz questionamento aos convidados. Os participantes respondem os questionamentos e fazem as considerações finais. O Presidente propõe a dispensa da leitura da Ata da 7ª Reunião, que é dada como lida e aprovada. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às onze horas e quarenta e nove minutos, lavrando eu, José Alexandre Girão Mota da Silva, Secretário desta Subcomissão, a presente Ata que, após lida e aprovada, será assinada pelo Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

Senador **Vicentinho Alves**

Presidente



SENADO FEDERAL

SF - 308

SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

Sub CISTAC (8ª Reunião)

Texto com revisão

24/04/2012

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Bom-dia a todos.

Declaro aberta a 8ª Reunião da Subcomissão Temporária sobre Aviação Civil da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 2ª Sessão Legislativa da 54ª Legislatura.

Esta Presidência informa o recebimento do convite para o Seminário de Infraestrutura para a América do Sul – 8 Eixos de Integração, promovido pela Fiesp, a ser realizado a partir de hoje na sede dessa entidade em São Paulo.

Passemos à pauta.

Antes, convido para tomar assento nesta mesa o Sr. Rogério Teixeira Coimbra, Secretário de Política Regulatória de Aviação Civil da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – seja bem-vindo, companheiro e amigo Rogério; convido o Sr. Ricardo Bisinotto Catanant, Superintendente de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado da Agência Nacional de Aviação Civil – seja bem-vindo, Ricardo; convido o Sr. Fernando Alberto dos Santos, Superintendente do Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo – seja bem-vindo; convido o Comandante Milton Arantes Costa, Presidente da Associação Brasileira de Táxis Aéreos – seja bem-vindo, Milton.

Esta presidência registra as presenças de Everton Arantes, da Associação Brasileira de Táxi Aéreo; de Wolner Aguiar, Diretor Regional do Aeroporto Internacional de Brasília; de Jorge Ferreira, Professor de Direito e Aeronáutica da PUC, Professor Jorge, que tem contribuído, colaborado muito com esta Subcomissão; de Shaiana Campelo, da ANAC; da Drª Ilma Lima, Chefe da Assessoria Parlamentar da Anac; de Thais Portillo, do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias. Registramos também a presença de Ênio Paes, Consultor da Abtaer; do Comandante Aguirres, da Abrapac – caso queiram sentar aqui à frente, sejam bem-vindos – , da Abrapac; do Comandante Paulo Licati, da Abrapac – sente aqui, Paulo. Fiquem à vontade aqui à frente todos os convidados.

Fazem parte também desta nossa atividade: Pablo Henrique, da Sac – também seja bem-vindo; Coronel Gusman, da Anac, que está ali – se quiserem sentar aqui à frente,

fiquem à vontade; Comandante Cleiton Souza, da Abtaer; Guilherme, da Assessoria Parlamentar também da Anac. Sejam todos bem-vindos a esta nossa audiência pública.

A presente reunião destina-se a debater as políticas públicas para táxis aéreos em atendimento ao Requerimento nº 1, de 2012, que estabelece a realização de um ciclo de audiências públicas para discutir políticas públicas para a aviação civil brasileira.

Informo que, para melhor andamento dos trabalhos, nós vamos conceder o tempo de quinze minutos para cada convidado.

Porém, antes de anunciar o primeiro palestrante, eu quero fazer registrar nos Anais desta Subcomissão uma modesta fala, uma introdução.

Os táxis aéreos, assunto a que vamos nos referir hoje, cumprem uma função vital para a ligação e a integração do Brasil, sendo os mesmos responsáveis desde pelo atendimento das plataformas de petróleo, até da população nos mais distantes rincões da Amazônia, prestando um relevante papel de ordem pública para o Estado, oferecendo um serviço permanente, cujos padrões de qualidade devem obedecer aos mesmos exigidos pelas grandes linhas aéreas comerciais.

As empresas de táxis aéreos são as únicas autorizadas a realizar o transporte remunerado de executivos, enfermos, cargas e valores de forma não regular, ao passo que, como contrapartida, devem manter uma estrutura operacional de alta complexidade, um quadro de profissionais devidamente registrados e cumprem um extenso programa de treinamento e permanente qualificação, precisando ainda oferecer seguro aos seus passageiros, cumprir com um rigoroso programa de manutenção, ademais, uma série de inúmeras outras exigências.

Do ponto de vista econômico, as mais de 150 empresas de táxis aéreos devidamente homologados operam aproximadamente 1.500 aeronaves, transportam mais de 1,2 milhão de passageiros por ano, geram 250 mil empregos diretos e indiretos e arrecadam mais de um bilhão de reais em tributos, isso sem mencionar a qualificação de milhares de jovens pilotos, que, posteriormente, poderão trabalhar nas linhas aéreas regulares.

Dessa forma, os táxis aéreos representam uma indústria que, literalmente, movimenta e transporta uma importante parte da economia brasileira, ao mesmo tempo em que cumpre uma relevante função social, pois igualmente atende a população carente especialmente da região amazônica, minha região, onde a presença do transporte aéreo representa questão de vida ou morte, sendo responsável, em muitos casos, por prover abastecimento e medicamento para milhares de brasileiros espalhados por um território continental e acessível, em muitos casos, apenas pela via aérea.

Para termos uma ideia, enquanto a aviação regular atende a aproximadamente 140 localidades, os táxis aéreos vão a mais de três mil Municípios. Contudo, apesar de sua relevância, os táxis aéreos parecem relegados a um segundo plano pelas autoridades aeronáuticas brasileiras, pois é imprescindível que haja uma melhoria no atendimento de aeronaves e passageiros, que seja garantida a segurança dos sítios aeroportuários, e, principalmente, que seja revista a atual legislação ou mesmo criada uma

nova, no sentido de atender as necessidades de crescimento do setor, e que lhe garanta ao menos uma segurança jurídica quanto ao futuro de suas operações.

Sendo assim, inicio convidando o amigo Rogério Teixeira Coimbra, Secretário de Políticas Regulatórias da Aviação Civil da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. Tem a palavra V. S^a por quinze minutos.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – Bom dia a todos. Bom-dia, Senador Vicentinho Alves, Presidente da Comissão, e demais colegas de Mesa: Fernando Santos, Milton Costa, meu colega Ricardo Catanant.

É um prazer estar aqui, mais uma vez, representando a Secretaria de Aviação Civil nesta Subcomissão criada com um foco bastante específico. É muito importante debater questões de aviação civil. Essa sequência de audiências tem sido muito produtiva.

Para a gente é um prazer estar aqui discutindo esse tema do táxi aéreo.

Vou tentar, na minha apresentação, ser bastante breve, principalmente na parte mais introdutória, de contexto institucional, para depois falar um pouquinho mais sobre a questão do táxi aéreo em si, de políticas públicas, da importância do táxi e deixar também tempo suficiente para debates, para perguntas.

Então, dando sequência, vou falar um pouco da transição.

Houve, nesses últimos anos, uma transição gradual para uma nova ordem nacional no setor de aviação civil, instituída pelo Congresso. Então, em 1999, foi criado o Ministério da Defesa, por meio da Lei Complementar nº 97, e desde então já estava prevista a criação da Anac.

Em 2005, foi aprovada a Lei nº 11.182, que cria a Agência, que foi instalada em 2006, por meio do Decreto nº 5.731. Foi um marco muito importante no novo arranjo institucional de que o Governo se vale para enfrentar as questões de aviação civil.

E em 2011, no ano passado, houve um marco também muito importante, que completa de certa forma esse marco institucional. Foi a criação da Secretaria de Aviação Civil no âmbito da Presidência da República, por meio de uma MP já transformada na Lei nº 12.462.

O modelo institucional que temos hoje é esse, resumidamente, vinculado à Presidência, tendo a Secretaria de Aviação Civil como o órgão responsável pelas questões de políticas públicas e planejamento, um elo muito importante de coordenação e articulação governamental. Quem tem familiaridade com o setor sabe quantos órgãos e agentes privados também estão envolvidos nessa operação, não só o que está mostrado ali, com o Ministério da Defesa e, no lado da aviação civil, com Infraero, Anac e Sac, mas também os demais órgãos que atuam nos aeroportos, como Polícia Federal, Anvisa, Receita Federal, as próprias empresas aéreas, tendo a figura da autoridade aeroportuária, uma infinidade de agentes trabalhando. E, como é uma indústria que funciona em rede, com muitos elos, é muito importante essa coordenação. Esse é um papel que a Sac, ao ser criada, se propõe a desempenhar, além de planos de outorga, execução de convênios.

Hoje se fala muito na Infraero como o operador aeroportuário, mas a Infraero, antes do cenário de concessões, opera 66 aeroportos de 720. Então, apesar de haver uma expressão muito grande em termos de volume de passageiros e de carga, esses 66 representam aproximadamente 97% do volume de passageiros e 99% do volume de cargas. E existem também os outros que completam os 720, que são também muito importantes para a integração nacional. São aeroportos muito utilizados especialmente por empresas de táxi aéreo, que dão maior capilaridade ao setor. Então é um lado que também não pode ser esquecido.

Vinculados à Secretaria de Aviação Civil estão a Infraero, principal administradora e operadora aeroportuária, uma empresa pública, e a Agência Nacional de Aviação Civil, aqui representada também, responsável pela regulação técnica e econômica do setor e pelas fiscalizações, por ser um setor bastante intensivo em necessidade de fiscalização, dada a premência da segurança operacional como o principal pilar de sustentação dessa indústria. E ainda, vinculada ao Ministério da Defesa, temos a parte de aviação militar e, com maior interface com o lado civil, a navegação aérea e a investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos por meio do Decea e do Cenipa.

Um pouco da estrutura organizacional da Secretaria.

Fora o gabinete do Ministro e a Secretaria Executiva, a Secretaria foi dividida em três áreas finalísticas principais: a Secretaria de Aeroportos, a Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil, na qual me encontro como titular, e a Secretaria de Navegação Aérea Civil.

Os outros dois Secretários já tiveram oportunidade de estar aqui nesta Comissão, Sr. Juliano Noman, Secretário de Aeroportos, e a Sr^a Clarice Bertoni, Secretária de Navegação.

Em termos de principais atribuições: formulação, coordenação e supervisão de políticas para o setor; formulação e implementação de um planejamento estratégico para o setor, que é algo que o governo brasileiro como um todo vem devendo historicamente com uma visão mais consolidada e estratégica, uma visão de futuro de curto, médio e longo prazo para o setor; elaboração de planos de outorgas; o item de coordenação entre os órgãos e entidades do sistema, cuja importância eu já havia mencionado; e articulação com o Ministério da Defesa no que se refere à política de navegação aérea civil, que tem uma interface muito grande com o nosso setor.

Falando um pouco do panorama setorial, aqui nesse slide não dá. Estávamos com 714 aeródromos públicos, mas esse número se altera constantemente. Mas ele tem, nos últimos anos, girado em torno de 720 aeródromos públicos. Quando à sua distribuição, esse mapa mostra de certa forma que, em termos de infraestrutura aeroportuária – e não estou falando da capacidade dos aeroportos nem da adequação aos requisitos de segurança, mas ao fato de ter ou não ter aeródromos –, nós temos uma capilaridade boa dentro do País. O principal desafio: em alguns lugares, sim, precisa de expansão, em alguns lugares, sim, precisamos, eventualmente, pensar em novos aeroportos, mas na grande maioria dos casos existe alguma infraestrutura disponível. O principal desafio é adequar as condições de

segurança, de acesso, de conforto de passageiros. Mas uma rede bem distribuída pelo País, de certa forma nós já temos, não é o nosso principal gargalo hoje.

Falando um pouco da evolução da frota brasileira de aeronaves, um dado que surpreende muita gente é esse número. Trata-se da segunda maior frota do mundo, perdendo apenas para os Estados Unidos. E temos visto, especialmente nos últimos quatro anos, um crescimento médio muito grande na quantidade de aeronaves, correspondente a 4,3% ao ano. Fora isso, as aeronaves têm voado mais. As aeronaves, de certa forma, têm voado com um *old factor* maior, têm tido uma utilização melhor. Então todo esse crescimento do transporte aéreo é visto por todos e há necessidade, como em todo desafio, de expansão de infraestrutura, de regulamentação, para fazer frente a esse crescimento, que, vamos dizer, é um problema bom que nós enfrentamos, um problema derivado do crescimento do País como um todo, da melhoria da distribuição de renda. É um crescimento que gera desafio, mas nós o vemos com bons olhos.

Para terminar a parte de panorama setorial, um pouco da distribuição dessas aeronaves por categorias.

Temos a maior parte como serviço aéreo privado, uma grande frota de táxi aéreo, uma grande frota de instrução, aviação agrícola – isso é do anuário da Abag –, para dar uma noção de como se distribui essa frota de aeronaves da aviação geral no Brasil hoje.

Passando para a parte mais específica sobre a qual eu queria falar brevemente, que é a caracterização do setor de táxi aéreo, o setor de táxi aéreo é um serviço aéreo público, exercido mediante autorização. Isso está definido no CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica. Em autorização não estamos falando simplesmente de uma licença operacional, mas da autorização como um instrumento de outorga de prestação de um serviço público.

Outra característica importante do serviço de táxi aéreo é que é vedada a venda de assentos individualmente. O táxi aéreo vende o fretamento de um voo como todo. Existem exceções previstas na regulamentação, que são as linhas aéreas sistemáticas, mas, via de regra, é vedada aos táxis aéreos a venda de assentos individuais. Isso dá uma característica ao táxi aéreo muito diferente da aviação regular, inclusive dos voos charter.

Um ponto muito importante que infelizmente muitas vezes não é visto dessa forma é que o táxi aéreo é hoje o principal agente de capilaridade do transporte aéreo. Isso de certa forma foi mencionado aqui, no discurso proferido pelo Presidente sobre a quantidade de locais atendidos pelo transporte aéreo regular e quantidade de locais atendidos pelas empresas de táxi aéreo, o que mostra a essencialidade desse serviço. O Brasil tem mais de 5.500 Municípios, sendo 130 e poucos atendidos pelo transporte aéreo regular. É lógico que a abrangência da área de alcance desses aeroportos é maior do que somente o seu próprio Município, mas fica evidente que o transporte aéreo regular sozinho não é suficiente para atender a todas as necessidades de movimentação de pessoas, toda a externalidade em termos de negócios que isso gera.

Nós, do setor, e provavelmente todos que estamos aqui, o que já demonstra, de per si, uma preocupação com a aviação civil, temos uma visão mais nítida da importância

desse setor, que infelizmente muitas vezes é visto pela sociedade em geral como um setor de luxo, um setor que não é essencial, que não tem tanto problema em ser onerado. E acredito que o nosso papel é tentar trabalhar no convencimento da sociedade como um todo quanto à importância desse setor. Muitas vezes a gente brinca que o setor é visto como quem transporta os milionários do ponto A para o ponto B, e é muito mais do que isso. Eventualmente o setor aéreo pode, sim, fazer o transporte de executivos, mas toda a operação de plataforma de petróleo, todo o transporte de pessoas indo e voltando de lá é feito por empresas de táxi aéreo, muita operação em linhas de transmissão de energia também é feita com empresas de táxi aéreo. Isso demonstra de certa forma que qualquer custo a mais colocado sobre essa indústria será repassado para a nossa cadeia logística. Então é muito importante a adequação da prestação desse serviço, é muito importante o apoio à prestação desse serviço.

Outro ponto também já mencionado – juro que não combinei com o Presidente – é o importante agente de formação de recursos humanos para o setor. Muitos dos pilotos e demais trabalhadores dessa indústria de táxi aéreo são os que futuramente se tornam pilotos de linha aérea, trabalham em grandes empresas. Então é um agente catalisador disso, outro ponto de bastante relevância, e gera grandes externalidades positivas na economia. Por mais que eventualmente o serviço aéreo regular seja o principal transportador de pessoas, às vezes uma viagem realizada por empresa de táxi aéreo, seja levando uma ou duas pessoas, é o que vai possibilitar um novo negócio numa localidade remota, o que poderá, por sua vez, trazer um aumento de PIB para aquela região, poderá gerar um crescimento da população do entorno daquele aeroporto. E muitas vezes é o que induz, depois de algum tempo, aquela localidade a ter uma densidade de tráfego suficiente para contar com uma linha aérea regular e todos os benefícios para aquela população.

Por todas essas questões que demonstram a importância do setor, ele precisa ser foco de políticas públicas que visem ao seu desenvolvimento. Isso é muito importante para nós, é um dos pilares. E temos trabalhado nesse sentido.

Falando um pouco dos principais desafios que estamos enxergando, com quais tentamos lidar, um grande desafio é um marco regulatório adequado para o setor de táxi aéreo, um marco regulatório legal e infralegal.

Quanto ao legal, está em discussão o Código Brasileiro de Aeronáutica, com vários pontos afetos ao setor de táxi aéreo em discussão; no infralegal, principalmente toda a regulamentação da Agência Nacional de Aviação Civil, do Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

Para dar alguns exemplos da necessidade de marco regulatório adequado, a questão de requisitos de segurança, que é sempre o pilar número um para nós que trabalhamos no setor, no governo. Nós temos vários outros objetivos, mas nenhum deles pode fazer com que se prescindia da segurança. Então os requisitos de segurança precisam estar bem calibrados, para, de certa forma, equilibrar uma operação segura, uma operação confiável, em níveis de segurança internacionalmente aceitos e, ao mesmo tempo, sem onerar demasiadamente a indústria para que não seja um impedimento do crescimento do setor.

A questão das barreiras à entrada é um trabalho que tem sido feito. No período em que estive na Agência acompanhei muito isso e sei que o trabalho continua no sentido de reduzir as barreiras de entrada, facilitar que novas entrantes prestem esse serviço tão essencial para a população.

Não vou entrar muito nisso, porque provavelmente vai fazer parte da apresentação do Ricardo Catanant sobre como se dá a constituição de empresa de táxi aéreo.

Falando um pouco do custo regulatório, é um assunto que entendo como pouco discutido, mas essencial, de bastante importância, que é muitas vezes o custo de se atender aos requisitos de segurança, requisitos jurídicos, requisitos societários, enfim, que são impostos à indústria já são elevados, mas necessários para atender aos objetivos. Nós não temos uma expressão adequada para traduzir *compliance*, que são os custos. Basicamente dizer quanto se gasta para provar para o órgão regulador que se cumprem aqueles requisitos. Para dar um exemplo, uma coisa é o custo tributário, outra coisa é quanto se gasta para provar para o governo que se está pagando aquele tributo com contadores, auditores independentes, enfim.

No setor aéreo, da mesma forma, vimos um avanço nesse sentido. A questão burocrática com a Anac era muito mais complicada. Era muito mais difícil enxergar os caminhos para se criar uma empresa, para provar que são cumpridos os requisitos contábeis, os requisitos jurídicos e societários, uma vez que cada alteração contratual de sócios precisa ser submetida à Agência para ser aprovada, haja vista o controle de capital estrangeiro que incide sobre essas empresas. E todo ganho que se tem com a simplificação desses processos ou às vezes ganhos de tempo na análise significam menos tempo de capital empatado que a empresa já investiu em infraestrutura, em alguma aeronave que está esperando uma licença. Então tudo isso, de certa forma, contribui para o desenvolvimento do setor. É a redução de custos que na verdade não geram ganhos de segurança. Esses são os principais que precisamos atacar.

Falando um pouco de infraestrutura adequada, tanto a infraestrutura aeroportuária quanto a infraestrutura aeronáutica precisam ser uma base de suporte adequada para o crescimento desse setor. E muito do que vimos trabalhando em termos de expansão da infraestrutura é algo que serve tanto para aeronaves de grande porte quanto para empresas de táxi aéreo, o que não dispensa a preocupação com os aeroportos menores, na sua adequação: sistemas de contra-incêndios, cercamento de pista, balizamento noturno, enfim, vários itens que precisam estar adequados para o crescimento desse setor em bases sólidas.

Formação de recursos humanos é uma ação que tem sido bastante sólida. Está em gestação na Secretaria de Aviação Civil um programa muito grande. Houve um aumento dos recursos do Fnac com a MP que já foi votada na Câmara e está para ser votada aqui também, que redirecionou alguns recursos do setor que antes iam para superávit, iam para o Tesouro Nacional. Agora eles passaram a compor o Fnac, assim como os recursos das concessões, que foram muito grandes, compõem agora o Fundo Nacional de Aviação Civil. Então passamos a ter uma base financeira mais sólida para fazer frente a um programa de formação e capacitação de recursos humanos. E aqui nós temos que olhar tanto a questão de

regulamentação, quais são as suas exigências para os profissionais desse setor, tanto de pilotos quanto de pessoal de terra, analisar a adequação dessa regulamentação, quanto a questão de fomento com a principal ação que eu mencionei da Sac.

E, por fim, melhorias contínuas na segurança operacional. A Anac é o órgão responsável por essa fiscalização e regulamentação de segurança. E segurança é algo que nunca se entende como pronta. Estamos sempre perseguindo a melhoria nessa segurança operacional para que possamos evitar qualquer acidente ou incidente, qualquer coisa que mine o crescimento do nosso setor.

Apenas como considerações finais, tem sido uma preocupação constante, desde a criação da Secretaria, o que espelha muito a forma do Ministro Wagner de trabalhar, que a modelagem de todos os projetos conduzidos pela Sac é sempre em estreita coordenação com os diversos órgãos governamentais envolvidos. Isso vale para todos. O trabalho das concessões foi muito forte nesse sentido. Entendemos que essa coordenação é muito importante. Se ela não é feita, quando chega aos 45 do segundo tempo, quando o projeto está para sair, sempre tem alguém que levanta a mão e diz: eu não fui ouvido, tem tal ponto, tem aquele. Então temos tentado trabalhar sempre em coordenação com os demais órgãos e com uma ampla participação da sociedade de maneira geral, em especial das entidades setoriais. Cito como exemplo a discussão da revisão do Código Brasileiro de Aeronáutica, que tramita no Congresso Nacional. Já tivemos aproximadamente 15 reuniões com entidades setoriais. Nós chamamos para discutir, para entender as posições do setor, o que nos dá subsídios para que a Sac, nessas reuniões com os demais órgãos governamentais, ofereça a contribuição das entidades setoriais, apresentando os seus interesses e preocupações. Essa é uma forma de trabalho que tem funcionado, então pretendemos continuar trabalhando dessa forma.

Era isso. Fico à disposição para as perguntas e agradeço a atenção de todos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Agradeço, Rogério, a contribuição. Além da sua presença, a contribuição da sua fala sempre com muita competência.

Concedo a palavra ao eminente Ricardo Bisinotto Catanant, Superintendente de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado da Agência Nacional de Aviação Civil.

V. S^a dispõe de quinze minutos.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Bom dia a todos.

Sr. Presidente, cumprimento todos os presentes na pessoa de V. Ex^a.

Gostaria de agradecer a oportunidade de estarmos aqui, prestando esclarecimentos, trazendo um pouco de informações e ideias e prestando contas também a todos com relação às atividades da Agência.

Pretendo fazer uma apresentação bastante singela. Acredito que o Secretário Rogério Coimbra já tenha abordado bastantes pontos dos mais importantes. Então vou apresentar basicamente, da nossa esfera de atuação, principalmente da Superintendência de Regulação Econômica, no que tange aos pontos de contato com a atividade de táxi aéreo. É basicamente a questão da constituição. O nascedouro de uma empresa de táxi-aéreo se dá na nossa Superintendência. Temos aí um ônus, um fardo burocrático com as empresas de táxi-aéreo, e eu gostaria de lançar algumas considerações sobre a questão.

A legislação aplicável, basicamente, a que prevê a atividade de táxi-aéreo como um transporte por demanda, é o nosso Código de Aeronáutica, que é uma lei ainda de 1986, e, fundamentalmente, a Portaria nº 190, oriunda ainda do antigo DAC, o Gabinete do Comando, que aprova as instruções reguladoras e estabelece as obrigações fundamentais para a constituição de uma empresa de táxi-aéreo e a manutenção de sua autorização, e também a Portaria nº 597, que dispõe sobre capital social mínimo para essas empresas.

Essas portarias, como missão institucional da ANAC, inclusive, de rever toda a legislação oriunda do antigo Departamento de Aviação Civil, estão em processo de revisão. Posso adiantar que esperamos que, neste ano ainda, possamos lançar uma audiência pública para a discussão, principalmente, da Portaria nº 190. O viés que pretendemos imprimir é deixar uma norma bastante leve, fácil de ser utilizada, regulada pelos táxis-aéreos individuais ou pelas empresas constituídas.

Repetindo um pouco do que já dito e bastante bem explicado, as atividades que estão compreendidas nesse segmento são: transporte de passageiros, cargas, enfermos, vôos panorâmicos, ligações sistemáticas, lançamentos de paraquedistas, transporte *on-shore* e *off-shore*.

Basicamente, a constituição de uma empresa de táxi-aéreo se subdivide nessas três fases, sendo que a primeira e a última ocorrem dentro da nossa Superintendência de Regulação Econômica.

Existe a figura da autorização para funcionamento jurídico, que é uma parte burocrática inicial, em que a empresa tem de se constituir, fazer atos constitutivos, contratar contadores, demonstrar regularidade jurídica e fiscal perante a Agência. É expedida essa autorização e, com ela, a empresa passa, então, a perseguir a segunda etapa, que é bastante onerosa e complexa: a certificação das aeronaves e pilotos da empresa, nos moldes do que fazem as empresas de transporte regular.

Por fim, obtida essa certificação, a homologação da empresa como um todo, parte-se para a última etapa: a autorização para operar, que é expedida pela Diretoria Colegiada da Agência.

A autorização para funcionamento jurídico, basicamente, verifica a composição societária, a questão do capital social - 80% do capital votante têm de pertencer a brasileiros – e se observa o capital mínimo que uma empresa de táxi-aéreo tem de demonstrar no seu nascedouro.

Bom, a questão desse processo de certificação operacional é conduzido pela nossa Superintendência de Segurança Operacional.

Por fim, a autorização para operar, após a verificação desses requisitos finais: a situação jurídica, contábil, fiscal e a comprovação, mediante o fim da etapa anterior, que é a certificação técnica operacional.

As autorizações são de até cinco anos. Isso por disposição legal, que consta no Código de Aeronáutica, e, de tanto em tanto, de cinco em cinco anos, as empresas já constituídas têm de entrar com novo processo de renovação, com o qual elas apresentam, novamente, toda essa demonstração de regularidade fiscal, para que possa renovar a sua autorização.

Outra questão, também, é a de que as empresas, embora tenham de registrar seus atos constitutivos nas Juntas de Comércio. Por disposição legal, elas têm, também, de demonstrar isso perante a Agência, para que ela faça uma pré-aprovação dos atos constitutivos, por conta da verificação do capital social, se pertencente a brasileiros ou estrangeiros.

Então, depois de aprovada previamente pela Agência, ela registra na Junta de Comércio. Esse é um processo um tanto quanto complicado para as empresas de táxi-aéreo.

Atualmente, há 180 empresas de táxi-aéreo com autorização para operar válida até abril deste ano corrente e que mantêm sua situação jurídica contábil regular.

Bem, só uma informação sobre a questão do certificado do operador, que pode ser suspenso pela falta de cumprimento de eventuais requisitos.

Aqui temos quadros sobre o número de empresas que têm passado pelo processo de constituição nos últimos anos, de 2008, 2009 e 2010. Ainda não consolidamos os números de 2011, mas é basicamente isso. Algumas levam cerca de quatro anos para se constituir. As jurídicas têm de ser renovadas de ano em ano.

A questão das ligações aéreas sistemáticas foi algo mencionado pelo Secretário Rogério Coimbra. Trata-se de um instrumento pouco utilizado pelas empresas de táxi-aéreo.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Um minuto.

Temos as presenças do nosso Relator, Senador Vital do Rêgo, e do Senador Flexa. O Senador Flexa é da Amazônia, do Estado do Pará, e sabe muito a importância dos táxis-aéreos e da aviação em geral na nossa região Amazônica.

Portanto, estão com as presenças registradas os ilustres Senadores.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – As ligações aéreas sistemáticas são um instrumento previsto em legislação da Agência.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Perdão, só um minuto.

Como todos os Senadores têm muita atividade no dia de hoje, já que pertencem a várias Comissões, havendo quórum, Senador Vital, Senador Flexa, gostaria – como sei que os Senadores têm outras atividades – de colocar em votação a indicação do Senador Flexa Ribeiro para à nossa Vice-Presidente.

O Senador Eduardo Braga está com muita atividade, é Líder do Governo, e S. Ex^a, que tem uma presença constante, pode contribuir. O Senador Eduardo Braga vai entender. Esta Subcomissão é bastante técnica, precisa de presença e nós jamais iremos politizá-la. Queremos, efetivamente, contribuir com o nosso País, com a Presidenta Dilma, elaborando um bom planejamento e confeccionando boas regras. Precisamos entender nesse sentido.

Portanto, se S. Ex^a estiver de acordo, colocaremos em votação.

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – Bom dia a todos. Devo dizer da satisfação de poder também referendar o nome de V. Ex^a, Senador Flexa, porque, embora sendo uma Subcomissão com um número pequeno de membros...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Cinco membros titulares.

O SR. VITAL DO RÊGO (Bloco/PMDB – PB) – ...é uma comissão em que todos os membros que se inscreveram para dela participar o fizeram por se sentirem absolutamente envolvidos com a matéria. Cada um com histórias particulares, como V. Ex^a, na condição de piloto, habilitado para tanto e com tanta experiência no campo da aviação geral.

Eu, modestamente, aprendo esses caminhos e agora posso trilhá-los ao lado do Senador Flexa. Por isso, entendo que o Senador Flexa vem contribuindo decisivamente para que esta Subcomissão possa apresentar, ao final desse espaço previsto de funcionamento, um relatório que – espero - seja confeccionado por todas as mãos que estão comparecendo às reuniões e que tenha a marca dessa unidade que estamos querendo estabelecer. O Senador Flexa merece, pela absoluta correção de seu caráter, por sua formação, pelo espírito de trabalho em conjunto, a indicação para estar ao lado de V. Ex^a no comando da Subcomissão.

Não sei por quanto tempo teremos reuniões no Senado. Teremos, ainda, visitas aos Estados, principalmente os Estados que têm sedes importantes de serviços de aviação regional, de aviação geral, para saber *in loco* as dificuldades. E aí vai ser muito importante que a comissão esteja absolutamente composta de membros para que tenhamos o funcionamento integral dos nossos serviços. Por isso, nosso apoio em nome do PMDB e com absoluta consciência do apoio do Senador Eduardo Braga também.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Registro a presença do ilustre Senador Delcídio. O Senador Delcídio do Amaral, também representando o Mato Grosso do Sul e todo este País, é muito focado na aviação brasileira, também tem tido uma preocupação na organização, no planejamento, para que, neste Senado, nós todos possamos contribuir com uma boa legislação e um bom planejamento. Portanto, nessas audiências públicas, nós estamos ouvindo todos os segmentos que envolvem a aviação no País. Hoje nós estamos tratando de táxi aéreo e aviação geral, sempre com contrapontos para contribuir com

a discussão, para efetivamente observarmos onde tem problemas e onde poderemos colaborar.

De modo que concedo a palavra ao Senador Flexa Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Sr. Presidente, Senador Vicentinho Alves, Srs. Senadores, fico muito honrado com a lembrança de V. Ex^a, Senador Vicentinho, do meu nome para assumir a Vice-Presidência. Eu estava defendendo o nosso líder Senador Eduardo Braga – nosso líder, mas é o de V. Ex^a, que é do Governo, e eu sou de oposição. Mas é meu amigo, com muita alegria, amigo de muitos anos, paraense. O Senador Eduardo Braga é paraense. Fez carreira política no Amazonas, mas é meu amigo fraterno.

Meu candidato – já que o Senador Eduardo Braga está com outras atividades importantes como Líder do Governo – é o Delcídio do Amaral. Ele chegou iluminando a sala aqui com a sua competência. Chegou no momento certo de ser ungido como Vice-Presidente da Comissão.

Esta comissão, eu o parabeneizei quando V. Ex^a apresentou o requerimento para criar a subcomissão temporária sobre aviação civil. Ela é da maior importância. Nós estamos discutindo aqui em várias audiências para o Brasil inteiro, mas de vital importância para a nossa região. Nós vamos, ao final, com o nosso relator, o Senador Vital do Rêgo, já agora também Presidente da CPI do Cachoeira... E eu conversava com ele, há pouco, que ele tem uma missão importante para o Brasil. Ele perguntou a mim: você já viu paraibano frouxo? Eu disse: não vi nenhum. Eu acho que também V. Ex^a é duro na queda e não vai abrir. Eu tenho certeza que cumprirá o papel que o Brasil inteiro espera do Presidente da CPI, que é esclarecer os fatos para a Nação, que aguarda ansiosa que isso aconteça. E não tenho dúvida de que ele cumprirá, mais uma vez, todas as missões que são entregues à sua brilhante inteligência.

Então, fico honrado, Senador Vicentinho. Eu também estou sobrecarregado. Aqui o Senado tem essa peculiaridade: somos poucos e temos trabalhos, as atividades nossas, que tomam o tempo, que é curto, 24 horas são poucas para que possamos cumpri-las. Dentro da responsabilidade que V. Ex^a me incumbiu, eu estarei ao seu lado para ajudá-lo para que a gente possa, ao final, com o relator, cumprir e entregar à Nação brasileira um trabalho que possa dar a segurança que se quer ao transporte aéreo no Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Então, V. Ex^a de acordo, nós vamos proceder a eleição do Vice-Presidente... V. Ex^a é de acordo, Senador Delcídio, com o nome...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. DELCÍDIO DO AMARAL (Bloco/PT – MS) – Eu sou o Senador Flexa e não abro.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Pronto...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco/PSDB – PA) – Até porque, Presidente, a função do Vice-Presidente é a mais tranquila, é só substituir o Presidente, e o Presidente é presente a todo tempo. Então eu estou aqui só na ausência do Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Claro que não é, porque V. Ex^a, inclusive, na audiência pública passada, presidiu com maestria esta subcomissão e V. Ex^a tem toda condição de contribuir mais ainda do que já vem contribuindo.

Portanto, vamos proceder à eleição.

O SR. DELCÍDIO DO AMARAL (Bloco/PT – MS) – Senador Vicentinho...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Pois não, Senador.

O SR. DELCÍDIO DO AMARAL (Bloco/PT – MS) – Eu só queria fazer uma observação. Infelizmente, eu não tenho... Eu fiquei muito contente quando V. Ex^a apresentou a proposta de criação desta subcomissão, acompanho o trabalho de V. Ex^a, sempre competente, e também V. Ex^a é um homem apaixonado pela aviação, por esse tema, e já chegou o momento de nós, efetivamente, por intermédio desta subcomissão, discutirmos a aviação civil, não só no que se refere ao Código Brasileiro de Aviação, que precisa, mais do que nunca, ser aperfeiçoado, evoluir em função dos novos tempos. A questão da abertura, ontem eu estive em reunião com bancos de investimento e todos eles querendo, alguns perguntando sobre aquele projeto, se não me engano, do Senador Tião Viana, do Senador Jorge Viana, Senador Vital do Rêgo e Senador Flexa, que fala da abertura de capital das empresas. Hoje mesmo, uma das empresas de aviação civil noticia que tem interesse em vender parte do seu capital para uma empresa estrangeira. Então, esse é um tema importantíssimo. E, ao mesmo tempo, eu não sou piloto como V. Ex^a, mas eu converso, tenho conversado, sistematicamente, com o pessoal da aviação civil, não só da Agência Nacional de Aviação Civil, mas do Ministério, das associações e os pilotos, comissários de bordo, e assim por diante, além das empresas. E existem, inclusive, projetos que estão tramitando aqui que nós precisamos debatê-los, porque eles não vêm ao encontro, pelo menos, do que todos nós esperamos, especialmente com relação a uma qualificação cada vez maior da nossa aviação civil, qualificação de pessoal, ter número de pessoas, pessoas qualificadas para atender a esse fluxo cada vez maior, a esse crescimento que o Brasil hoje vivencia, especialmente no número de voos, na infraestrutura aeroportuária, e assim por diante. Então, eu não tenho... Quero, primeiro, me desculpar porque normalmente essa reunião acontece quando eu tenho que abrir a Comissão de Assuntos Econômicos. Então, eu quero ver se eu arrumo melhor o meu tempo, porque tenho o máximo interesse em participar, até porque fui o relator da Agência Nacional da Aviação Civil aqui e, conseqüentemente, tenho um interesse grande também que a gente discuta esse tema que é crucial para o País.

Então, quero só registrar isso, pedindo desculpas por talvez não ter participado das outras reuniões. Vou tentar me rearrumar, para estar junto com V. Ex^a e os Senadores e dizer que o Senador Flexa Ribeiro, sem dúvida nenhuma, pelo seu trabalho, pela sua competência, pelo o que ele representa não só para o Pará, mas para o Brasil como um grande líder de oposição, todos nós e eu pessoalmente o apoio para ser Vice-Presidente desta Subcomissão, uma subcomissão que tem um grande trabalho pela frente.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Muito bem, obrigado.

Senador Delcídio, só para ir na linha do que V. Ex^a desenvolveu aí, efetivamente o último planejamento sobre aviação no País é da década de 60. O Código Brasileiro do Ar é anterior à Constituição de 1988. Então, o Senado Federal, os Srs. Senadores, todos nós, participando desses debates, os dois lados sempre, com certeza, haveremos de apresentar um bom planejamento e suas legislações. Quando o Senador Delcídio colocou a questão da carga horária de trabalho, por exemplo – nós conversamos já sobre esse assunto –, temos que ter cuidado efetivamente. Não é aumentando carga horária de trabalho que vai resolver o problema. Eu acho que faz é piorar, no meu modo de entender. Além do que a legislação que devemos apresentar tem que ser diferenciada da questão trabalhista. O aviador de companhia aérea não pode ter a mesma legislação de um aviador de táxi aéreo, de aviação geral, de helicóptero. Então, nós deveremos, ao final, apresentar várias legislações para cada assunto específico. Nós ainda vamos discutir sobre helicópteros ou a questão da Bacia de Campos, do pré-sal, nós temos uma série de problemas ali que precisam ser discutidos aqui. Inclusive vai chegar o momento de uma audiência pública nesse sentido, com o Sindicato Nacional dos aeronautas, enfim.

Estamos pautados, se não me engano, até agosto – agosto ou setembro – e, semanalmente, nós estaremos recebendo cada segmento da aviação e também por parte do Governo nesse debate salutar e construtivo. Essa é a proposta nossa.

Portanto, declaro aberto o processo de votação, que será feito em escrutínio secreto, informando aos Srs. Senadores que já se encontram sobre a mesa as cédulas de votação devidamente rubricadas para serem preenchidas pelo votante após a chamada nominal, obedecidas as composições partidárias.

Convido o Senador Delcídio do Amaral, do PT de Mato Grosso do Sul.

Convido o nobre relator, Senador Vital do Rêgo, do PMDB da Paraíba, e o nosso candidato ilustre, Senador Flexa Ribeiro.

E convido o Senador Vital, nosso relator, para assumir a Presidência, para que eu possa também votar.

(Procede-se à votação.)

O SR. PRESIDENTE (Vital do Rêgo. Bloco/PMDB – PB) – Ao encerrar a votação do nosso Presidente, solicito ao Presidente Vicentinho Alves a escrutinar os votos, a proceder a apuração dos votos.

(Procede-se à apuração.)

O SR. PRESIDENTE (Vital do Rêgo. Bloco/PMDB – PB) – Peço desculpas aos senhores palestrantes e debatedores, porque estamos aproveitando a presença de um quórum, de uma comissão de cinco membros, com quatro Senadores, estamos aproveitando a presença desse quórum cheio para a escolha do Vice-Presidente, que é um fato importante.

O SR. VICENTINHO ALVES (Bloco/PR – TO) – Sr. Presidente, quatro votantes, de cinco membros da comissão: Senador Flexa Ribeiro, Senador Flexa Ribeiro, Senador Flexa e Senador Flexa; por unanimidade.

O SR. PRESIDENTE (Vital do Rêgo. Bloco/PMDB – PB) – O Senador Flexa Ribeiro mantém a média que ele trouxe do Pará em termos de votos. Eleito Vice-Presidente. *(Palmas.)*

É. V. Ex^a mantém a média obtida no Estado do Pará, com a credibilidade alcançada dos seus eleitores. Convido V. Ex^a a fazer parte da Mesa, para dar sequência à reunião.

Eu vou presidir outra Comissão agora, a CAS. Por favor.

Devolvo a palavra ao Ricardo Catanant.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Eu estava para encerrar minha fala, faltava apenas um eslaide.

Mas eu queria pontuar, só para terminar essa figura da ligação aérea sistemática, que é um dispositivo que a agência, um mecanismo que a agência hoje já disponibiliza para as empresas de táxi aéreo para que façam a venda de assentos. O secretário de política regulatória havia pontuado a questão da característica do táxi de ser um transporte por demanda, não pode haver a venda individualizada de assentos e, por esse instrumento, a agência, para aquelas ligações que não sejam atendidas pela aviação regular, possibilita que as empresas de táxi aéreo façam essas ligações. Isso permite e reforça a questão da importância e a capilaridade que o táxi aéreo confere para a aviação regional.

Esse era o último eslaide mesmo. Eu queria só pontuar que nós estamos concentrando esforços para a revisão desses normativos que eu pude expor no início da apresentação, fundamentalmente da Portaria nº 190, que nós pretendemos levar à audiência pública ainda este ano.

Aproveito o ensejo para convidar esse fórum especializado aqui para que possam participar do processo de audiência pública que a gente deve lançar em breve.

A gente já tem alcançado esforços com relação a essa questão de constituição de empresas, o trâmite burocrático, que, no início da agência, era feito muitas vezes por intermediários, o empresário, o microempresário de táxi aéreo tinha certo distanciamento do setor, principalmente nessa questão da constituição, e hoje nós podemos observar que o próprio dono da empresa de táxi tem livre acesso, já tem instrumentos mais objetivos para facilitar a vida dele no que tange a constituição e manutenção da autorização da empresa.

Eu não vou mais me alongar muito. Aproveito e me escudo da fala do secretário de política regulatória, que foi bastante completa. Vou privilegiar o tempo para os debates.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco/PSDB – PA) – Agradeço ao Sr. Ricardo Bisinotto Catanant, Superintendente de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado da Agência Nacional de Aviação Civil – Anac.

Concedo a palavra ao Sr. Fernando Alberto dos Santos, Superintendente do Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo – Snet. V. Sª dispõe de 15 minutos para expor sua palestra.

O SR. FERNANDO ALBERTO DOS SANTOS – Antes, Sr. Presidente, bom dia e, na pessoa do Sr. Presidente, cumprimento a todos os presentes.

Eu queria fazer um esclarecimento: o Sr. Wolner Aguiar, que está aqui presente e foi anunciado como superintendente, se não me engano, do aeroporto, o Sr. Wolner Aguiar é do Snet aqui em Brasília e também diretor da Líder Aviação.

Eu queria também pedir desculpas antecipadamente aos senhores, mas, hoje, em São Paulo, acontecerá uma reunião importantíssima com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo, e eu sou representante do Snet nessa reunião e não tenho meios de estar fora da reunião, porque lá nós vamos discutir questões relacionadas aos slots de pouso e decolagem no Aeroporto de Congonhas. Talvez muitos não saibam, mas nós quase fomos aliados do Aeroporto de Congonhas por força desse velho hábito, o mau hábito de enxergarem o táxi aéreo no Brasil como algo menos importante; e o Aeroporto de Congonhas é o grande responsável pelo transporte em táxi aéreo da maior parte do PIB deste País. Então, essa luta é de muitos anos e, se nós não estivermos lá presentes, nós poderemos correr alguns riscos que não merecem ser desconsiderados. Então, em função disso, eu vou ter que me ausentar às 12 horas e o Sr. Wolner Aguiar estará aqui presente representará o Snet a partir de então. Peço desculpas aos senhores.

Bom, eu queria iniciar minha fala abordando a questão da pirataria em táxi aéreo, aproveitando os pronunciamentos esclarecedores aqui da Anac e da Secretaria de Aviação Civil.

Ter um táxi aéreo, operar um táxi aéreo neste País é algo oneroso, por razões óbvias. A responsabilidade que se tem em transportar vidas é tão grande quanto àquela de uma companhia aérea regular. Então, esse regulamento nos traz uma série de obrigações e, naturalmente, os custos inerentes a estas obrigações. E hoje nós enfrentamos um problema, aliás, sempre enfrentamos, mas neste momento ele se mostra mais crítico, porque a agência está ainda carente de recursos humanos – tudo isso é sabido – e, em função disso, naturalmente, ela ataca aquelas questões mais relevantes e não tem efetivo para exercer a fiscalização na prática do táxi aéreo pirata. O táxi aéreo pirata, para aqueles que não conhecem a mecânica do setor, você só pode transportar, mediante remuneração, um passageiro por uma empresa de táxi aéreo legalmente constituída. O que acontece, hoje, no Brasil? Alguns empresários que são operadores de aeronave privada e que naturalmente se desobrigam de cumprimento de uma série de requisitos técnicos – treinamento no exterior, simuladores de voo no exterior e todo aquele arcabouço jurídico operacional –, ele não tem esse custo, ele não tem emite nota fiscal, ele não contrata proteção de seguro em valores

relevantes; e, naturalmente, se você procura esse empresário, ele faz, por exemplo, por cinco mil reais, um transporte que, em uma companhia de táxi aéreo, custaria dez, 12 mil reais.

Então, essa é uma realidade que está presente no País inteiro, notadamente em regiões mais afastadas, e a capacidade de fiscalização ainda não se faz presente, porque a agência não tem recursos humanos em número suficiente. A Agência Nacional de Aviação Civil tem, hoje, um efetivo muito inferior àquele que tinha o antigo DAC e respondendo, regulando uma aviação muito maior do que aquela que regulava o DAC. Isso é um contrassenso, então eu acho que, estamos falando de políticas públicas, a agência precisa receber os recursos humanos para suportar, regular e trabalhar em prol de um País que é extremamente dependente de transporte aéreo.

Bom, indo à apresentação, eu vou tentar ser bastante breve, dar uma mostra aos senhores do que é o negócio e, ao final, daquilo que a gente acha que é relevante para definição de política pública.

Por favor.

Bom, os números eu vou passar por eles, já foi aqui destacado por palestrantes anteriores. Pode passar essa...

Nós temos um trabalho vital para a indústria de petróleo no Brasil, é um serviço indispensável à indústria brasileira de petróleo. Nós temos 160 helicópteros dedicados ao apoio à nossa indústria petrolífera. Ninguém chega a uma plataforma de petróleo hoje – ninguém – senão por uma companhia de táxi aéreo, através de helicópteros. Ali os senhores podem ver: nós temos hoje 160 helicópteros trabalhando para a indústria de petróleo no Brasil. A Petrobras é a maior contratante, mas, naturalmente, existem outras.

Em 2020, e isso não está muito longe, nós teremos 271 helicópteros trabalhando na indústria de petróleo. Hoje, nós temos helicópteros que transportam 21 vidas – é praticamente uma companhia regular. Vinte e um passageiros, incluindo naturalmente os tripulantes, estão hoje a bordo de determinados helicópteros que estão atendendo a chamada província do pré-sal. E transportamos, só na indústria de petróleo, 1,3 milhão passageiros por ano.

Por favor.

Aí estão alguns dos usuários do transporte aéreo, do táxi aéreo como contratante para a indústria de petróleo. Naturalmente, a Petrobras responde por 70% das aeronaves contratadas, mas os senhores podem ver ali uma série de grandes companhias, gigantes mundiais, e empresas brasileiras que estão também atuando no mercado petrolífero, como a OGX, a Queiroz Galvão Petróleo – a Odebrecht não está ali citada, mas é outra que atua nessa área – e os gigantes aí de todos conhecidos. São os usuários desse serviço.

Próximo.

Essa é uma questão relevante para definição de política pública. Ali está o número de helicópteros contratados em 2011. Em roxo, vocês podem ver as companhias que

não a Petrobras: Shell, Perenco, OGX, Anadarko, etc., que estão em roxo. Em vermelho, vocês veem o número de helicópteros contratados pela Petrobras, e o somatório em amarelo. Em 2011, nós temos ali 125 helicópteros aproximadamente trabalhando para a indústria de petróleo. E, em 2020, nós teremos 270 aeronaves. Vale destacar que é o maior tráfego aéreo brasileiro. Esses helicópteros começam a decolar sete horas da manhã e só interrompem as ligações com as plataformas às 17h. Eles vão e voltam, vão e voltam sempre lotados.

Duzentas aeronaves para 2020.

Próxima, por favor.

Esse é outro problema crítico para nós. Se temos aquela quantidade de helicópteros numa frota crescente – e tem que crescer, porque o País tem grandes interesses na produção de petróleo –, nós temos essa questão para resolver. Ali, em verde, um pequeno número de jovens pilotos atuando no setor. Em azul, um grande número de pilotos com idade entre 50 e 60 anos. Em amarelo, pilotos com idade entre 60 e 70 anos. Qual é o problema ali? Como vai ficar a situação daqui a 10 anos, se nada for imediatamente feito?

Próximo, por favor.

Projetando para dez anos, se nada for feito, nós teremos grande maioria de pilotos com idade entre 60 e 70 anos, em amarelo, porque aqueles lá de trás estarão mais velhos. E, lá na pontinha, os jovens pilotos, 30 anos. É um pequeno grupo, porque a frota está crescendo, crescendo, crescendo, e o País não investiu na formação de pilotos, tanto de helicópteros – no caso do petróleo, o destaque é muito grande –, mas também em pilotos de aviões. Nós não investimos em pilotos porque a formação desse profissional é extremamente cara, por um conjunto de razões. Gasolina de aviação é muito cara, não se incentivou a formação nas últimas décadas.

No caso de helicóptero, a situação é ainda mais crítica, porque a operação de helicóptero é segura, mas ela é naturalmente mais crítica do que a operação de avião. E, se ela for numa plataforma de petróleo ou num navio, ela ainda é mais crítica. Porque o navio oscila, a plataforma tem o queimador, tem o vento predominante, o *helideck* de pouso é uma área restrita, e o piloto vai pousar uma máquina enorme, com 21 vidas a bordo. Então, o treinamento que esse profissional precisa receber é muito grande, e a carência de pilotos está relacionada à questão de que jovens pilotos que hoje detêm carteira, muito lamentavelmente, quando apresentados à Anac ou às próprias empresas, não há consistência nas horas que eles alegam deter.

Ou seja, nós temos jovens pilotos que não são qualificados para voo por instrumento, e, quando chegadas as horas, detecta-se que algumas delas não têm consistência. Exemplo: um jovem piloto de 25 anos alega ter 2.000 horas de voo. Não tem nem 200. Então, esse é um problema crítico que a indústria está enfrentando nesse momento.

Próximo, por favor.

Bom, agora, voltando a uma visão mais ampla de táxi-aéreo. O Brasil possui 3.500 pistas. Já foi dito. A aviação regular atingindo só 130 desses destinos. E 3.370 aeroportos são atendidos por empresas de táxi-aéreo.

Próximo, por favor.

Nós fazemos serviço de inspeção de linhas, inclusive linhas elétricas energizadas, com o voo pairado do helicóptero ao lado daquela linha. Um técnico executa trabalhos técnicos com a linha energizada. É um trabalho altamente profissional, e o Brasil detém tecnologia para fazer isso. A empresa de táxi-aéreo que faz isso.

Próximo.

Nós temos no País monomotores, que são os grandes canais de capilaridade para o Norte, para o Nordeste e para o Centro-Oeste. Aquelas regiões mais distantes são atendidas por pequenas aeronaves, que a gente chama de monomotores. Temos os bimotores, os jatos executivos, incluindo os transcontinentais. Eventualmente, voa-se de São Paulo para Miami ou para Paris. Enfim, você pode fretar um jato executivo transcontinental para qualquer destino. E o Brasil hoje é um País de empresas transnacionais. As grandes corporações brasileiras hoje atuam em várias partes do mundo. Daí, adquiriram jatos executivos transcontinentais. E os helicópteros fazendo tanto petróleo, quanto salvamento de vida e tantas outras missões de transporte executivo. O táxi-aéreo é uma solução de transporte fundamental á integração do País. A implementação de plantas industriais em regiões não atendidas ou mal servidas pelo transporte regular tem no táxi-aéreo uma solução para identificação de oportunidades, implantação e gerenciamento *in loco* de produção.

Quando a Usiminas nasceu, só para dar um exemplo, primeiro uma companhia de táxi-aéreo pousou ali. Depois, ela continuou a pousar para desenvolver a planta, inaugurar a fábrica e, até hoje, continua a pousar para a gestão do negócio.

Quando a Fiat decide construir uma fábrica de automóveis em Recife, ela, primeiro, usou uma companhia de táxi-aéreo e continua usando até hoje. Aliás, ela hoje opera um próprio avião, porque ela precisa ir a Recife como ir a Córdoba, pois, na operação da Fiat na Argentina, ela tem gerenciamento aqui pelo Brasil.

O maior crescimento recente das regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste teve no táxi-aéreo uma valorização importante para valorização de projetos.

O nosso colega da ABTAer deve comentar sobre isso.

O táxi-aéreo é vasto. São 177 empresas. A sede do nosso sindicato é no Rio de Janeiro. Então, surge uma associação que identifica oportunidades de atuar em prol do setor. Até há pouco eu estava conversando com o colega, pedindo que haja uma integração maior entre o nosso sindicato, que é nacional, constituído sob força de lei, e a associação, porque as demandas são extremamente diversas.

Próximo, por favor.

Nós fazemos ambulância aérea, salvando vidas. No País inteiro, são inúmeras as missões, tanto com jatos executivos, como esse que aparece na foto, como com helicópteros, monomotores, bimotores, salvando politraumatizados, enfartados. Eu, particularmente, tive um bebê prematuro que nasceu na família, e, se não fosse um jato executivo, ele tinha morrido. Aliás, ele e a mãe. Então, são inúmeras as missões que esse setor executa no País.

Próximo.

Nossas empresas têm uma capacidade instalada imensa. Elas atuam e atendem as suas próprias frotas e também prestam relevantes serviços à indústria de aviação civil como um todo. Aquilo ali é um centro de manutenção, que está ali atendendo o seu próprio avião, como ele pode estar atendendo terceiros.

Aquele helicóptero envelopado foi comprado zero, novo, nos Estados Unidos por US\$2 milhões abaixo do custo dele, porque a customização foi toda feita no Brasil.

Capacidade das companhias de táxi-aéreo.

Próximo.

Nós temos uma rede de atendimento espalhada pelo Brasil, em que suportamos todo o operador privado, que tem seu próprio avião. Quando o avião, por exemplo, da Fiat ou do Pão de Açúcar, pousa numa área remota do País, uma companhia de táxi-aéreo que está ali instalada se apresenta para fazer todo o trabalho de solo desse avião.

Próximo.

Ali estão alguns clientes, usuários das companhias de táxi-aéreo nas áreas de manutenção e de atendimento de solo. A Força Aérea utiliza-se de empresas de táxi-aéreo para fazer a manutenção de alguns modelos que ela opera. A Polícia Rodoviária Federal, idem, o Governo da Bahia, a Vale, a AmBev, a MRV, a Fiat, as Lojas Americanas e tal. Todos esses usuários têm aviões próprios ou fretam companhias de táxi-aéreo por imperiosa necessidade de maximizar o seu recurso, o seu retorno, a sua gestão. Ninguém ali freta para passear.

É aquela visão míope, errada, que muitas vezes se tem. Se eu puder tirar um avião táxi-aéreo de um aeroporto, eu tiro e coloco um *boeing*. E tira o Pão de Açúcar ou a TV Globo ou a Construtora Andrade Gutierrez ou a Magazine Luiza ou qualquer organização ali que usa isso como ferramenta de trabalho.

Nos países mais desenvolvidos do mundo, o nosso setor é cuidadosamente privilegiado porque ele tem a ver com a geração de riqueza para o País de desenvolvimento, como eu falei aqui. Primeiro, você chega de jato executivo na Amazônia, no Norte, no Nordeste, identifica a oportunidade, cria o projeto, o entorno, evidentemente, recebe o benefício. Aí, depois, chega a companhia aérea regular para prestar um serviço com avião de maior porte.

Próximo, por favor.

Eu já estou quase encerrando.

As prioridades. Urgente solução para a falta de pilotos de helicópteros experientes e capacitados a operar em plataformas e navios. Não vou nem ler o texto. O problema é real. Nós já temos companhias que hoje pedem à Petrobras: por favor, eu vou parar o helicóptero do contrato “x” da plataforma “y”, porque eu quero que você me multe. Eu vou deixar de receber e vou atender a sua plataforma “z”, onde o meu prejuízo é menor, porque eu não tenho pilotos para operar o helicóptero.

Eu já ouvi de alguns setores: não, existem 500 pilotos, 400 pilotos com a carteira na mão. Cheque as horas e esse ele detém a experiência para operar em comando uma aeronave que vai pousar numa plataforma.

Esse é um setor altamente especializado, em que o Brasil detém elevados níveis de segurança operacional, mérito das empresas, mérito da Agência Nacional de Aviação Civil também, que desenvolveu uma série de programas em conjunto com as empresas em prol de uma tecnologia maior. E somos auditados por companhias estrangeiras. A Shell, que é referência mundial nessa área de segurança de helicópteros, nos checa e nos certifica.

Próximo, por favor.

Outra prioridade é a revisão do texto da Resolução 113, da Anac. Segundo essa resolução, se brincarmos, somos aliados dos aeroportos. Há uma matéria aqui do jornal *Valor Econômico* intitulada “Infraero e empresas duelam por espaço no Campo de Marte”. Resumindo, quando criou-se a Resolução 113, nós ficamos à mercê do seguinte: uma empresa de táxi-aéreo, em qualquer aeroporto do Brasil, está instalada com laboratórios, oficinas, sedes, um aparato necessário para que ela funcione. Acaba o contrato, a Infraero diz assim: olha, acabou seu contrato, instale o seu hangar ali na Avenida Paulista, porque aqui no aeroporto você não pode ficar mais. Na prática, isso está acontecendo. Nós temos lutado bravamente, e parece que existe, no âmbito da Anac, uma comissão que está analisando a Resolução 113, porque ela foi escrita com base na operação de transporte aéreo regular. E isso nos deixou numa situação extremamente frágil. Já há casos de companhia de táxi-aéreo que encerrou a atividade naquele hangar e não tem para onde ir.

A ampliação do quadro de profissionais da Anac. Isso é concurso. Foi suspenso recentemente um concurso. Não sei por que razões. Mas a Agência precisa e merece um quadro mais ampliado.

Próximo, por favor.

A desoneração da folha, que foi proposta para o transporte aéreo regular, deveria, sim, ser estendida ao nosso setor, porque nós sofremos competição internacional. Voar para o exterior hoje em voo fretado, táxi-aéreo, é muito difícil, porque a companhia de táxi-aéreo americana vem aqui faz o serviço para o exterior e tem competitividade em termos de preço, porque a nossa carga de tributos é extremamente elevada.

Nós temos um imposto chamado Cide, que está ali destacado. Alguns anos atrás criou-se essa Contribuição sobre a Intervenção de Domínio Econômico.

(O Sr. Presidente faz soar a campainha.)

O SR. FERNANDO ALBERTO DOS SANTOS – Eu vou encerrar. Mais um minuto, por favor.

Esse imposto foi criado sobre o combustível de modo geral. Quando viram que o imposto tinha um peso enorme sobre o transporte aéreo, um Deputado, cujo nome não lembro, escreveu lá uma emenda ao projeto e aprovou-se desonerando o querosene de aviação do pagamento da Cide. Consequentemente, baixou-se o preço do querosene de aviação. Excelente para toda a indústria de transporte aéreo regular, porque ela usa querosene de aviação, para as companhias de táxi-aéreo que usam querosene em helicópteros e jatos executivos, turboélice, mas existe um sem-número de empresas de táxi-aéreo que utilizam monomotores e bimotores com os chamados motores convencionais. O que é que eles usam? Gasolina de aviação. E não se retirou a Cide da gasolina de aviação. O nosso sindicato trabalhou muito nisso. Tramitou na Câmara dos Deputados etc., mas, no final, o governo anterior decidiu manter a Cide sobre a gasolina de aviação. Além de prejudicar o nosso setor, por que hoje é difícil formar um piloto? Porque o aeroclube paga a gasolina de aviação. A escola de aviação usa a gasolina de aviação. Então, o custo de uma hora de voo é extremamente caro. Para você ser piloto hoje de helicóptero básico, não dá nem para voar no petróleo, você tem que gastar no mínimo R\$70 mil, para você ter a carteira básica. Ainda não dá para ir para o petróleo. Ainda existem etapas posteriores.

Nova redação da Lei do Aeronauta referente à jornada de trabalho do piloto, como bem disse aqui o Senado Vicentino, não dá para se ter uma regulação do piloto de linha área a mesma para o piloto de táxi-aéreo. O táxi-aéreo voa por demanda. Ele não voa com aquela regularidade que permite à empresa: lá em Manaus, hoje à noite, eu vou trocar a tripulação, porque eu sei que o avião vai cumprir uma malha.

O táxi-aéreo, não. A razão e a essência do nosso negócio é existir, é voar quando a demanda aparece, é salvar vidas, é levar o Presidente da Petrobras, por exemplo, para uma reunião com a Presidente Dilma, porque foi chamado em cima da hora. Não há como, e a lei precisa contemplar a especificidade do setor.

Próximo.

Estou terminando.

A manutenção da classificação atual das empresas de táxi-aéreo como prestadoras de serviços públicos, pelo que entendi aqui da SAC, é um assunto que me parece que está resolvido, mas, por pouco, nós deixaríamos de ser prestadores de serviços públicos e passaríamos a ser prestadores de serviços privados. Isso nos traria prejuízos enormes, a começar pela perda das nossas áreas aeroportuárias.

O estabelecimento de critérios para remunerações dessas concessões. Hoje, os preços nos aeroportos... Muitas empresas de táxi-aéreo não conseguirão sobreviver com os preços que estão se cobrando por hangares. A manutenção do *slots* de pouso e decolagem nos aeroportos de Congonhas e demãos aeroportos. Santos Dumont vai ser “slotado” agora. Se não ficarmos vigilantes, isso aqui afeta a ABTAer também, um dia desse um avião de uma das

associadas da ABTAer pode decolar de Goiânia ou do Norte, com destino a Santos Dumont, por exemplo, e, chegando lá, ele não vai pousar. Vai ser orientado a seguir para outro aeroporto. Por quê? Porque, na primeira decisão, coloca-se toda a capacidade do aeroporto para o transporte regular. Não pode ser assim. Uma parte da capacidade operacional do aeroporto, ela é pequena, mas ela deve ser garantida às operações de táxi-aéreo e aviação executiva. Isso é vital para um país como o Brasil.

Bom, precisamos também da garantia de espaço nos pátios dos estacionamentos dos aeroportos centrais. Vou dar exemplo do Santos Dumont, porque estou no Rio. Recentemente, ligaram para mim: olha, o jato executivo “x”, da companhia de táxi-aéreo “y” precisa pousar no Santos Dumont para transportar o Governador do Estado, reunião importante em Brasília, e o avião está sobrevoando, eles não deixam pousar, porque o pátio está completamente lotado. O pátio do Santos Dumont é limitado. Autorizou-se um número de vôos, na nossa visão, para o transporte regular excessivo. Por isso, vocês veem frequentemente aquelas reclamações de que o ônibus não chega, de que o avião vai para um *finger*, vai para outro. Você tem um congestionamento de pátio que preocupa. É algo que preocupa até sob o aspecto de segurança operacional.

Próximo.

Bom, eu terminei.

Agradeço. Peço desculpas pela velocidade que eu coloquei na fala, pois eu precisava dar o recado. Agradeço a todos os senhores.

E, se Deus quiser, conseguirei ficar aqui até o final, Senador. Desculpe-me se eu tiver que me retirar ao meio-dia, mas eu embarco 1h30, reunião com o Decea. Departamento do Controle do Espaço Aéreo, em São Paulo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Muito bem, Fernando. Nós todos acabamos de ver uma explanação fantástica, uma contribuição com muito conteúdo e assuntos diversos, de suma importância para esta Subcomissão.

Parabéns, Fernando. Contribuiu muito com a sua fala, como os demais também.

Concedo a palavra ao comandante Milton, velho amigo, que preside a Associação de Taxi Aéreo, a ABTAer.

Com a palavra V. S^a, amigo.

O SR. MILTON ARANTES COSTA – Muito obrigado.

Bom dia a todos. Quero cumprimentar o Senador Vicentinho pelo excelente trabalho que ele tem feito à frente desta Casa, buscando a criação de uma Subcomissão que discute a aviação civil.

Quero dizer para o senhor, Senador, que V. Ex^a virou uma esperança para os aviadores, empresários, especificamente aqueles de empresas de menor porte.

Quero cumprimentar todos os componentes da Mesa, empresas, amigos da ABTAer que estão aqui conosco.

Para nós, eu acho que essa criação da Subcomissão é um marco na nossa história de aviação. Há alguns adjetivos das pessoas que me prendem, que me desafiam. Um deles é a coragem. Parabéns pela coragem que o senhor teve. O senhor está expondo a aviação brasileira como um todo.

Senhores, eu queria falar um pouquinho da ABTAer, a Associação Brasileira de Táxi Aéreo tem pouco mais de um ano e meio. Ela nasceu de um grito de desespero dos empresários, proprietários de empresas de táxi-aéreo de pequeno porte, de médio porte. A Associação foi idealizada por três empresas que estavam com as suas operações próximas de pararem por falta de condição de cumprir as exigências que estavam então sendo criadas. Na lei de criação da Anac, o retorno dos militares até a própria vontade da presidente Solange, então Presidente Solange, de modernizar a Anac, eu acho que alguns equívocos foram cometidos, como fechar as unidades regionais, centralizando Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo.

De certa forma, sentimos certa discriminação com Região Norte, Região Amazônica, onde temos quantidades significativas de empresários, empresas pequenas, empresas familiares, que tiveram suas transferências, toda a regulação das suas empresas foram transferidas para esses pontos.

Nesse contexto, nasce a ABTAer. A ABTAer nasceu da ideia de três empresários que estavam assim com um sentimento comum. Vou procurar ser bem rápido para vocês entenderem o outro lado, o lado que a nossa Associação procura defender.

Eu, a minha trajetória na aviação, com muito orgulho eu digo para os senhores que eu comecei na aviação lavando aviões. Depois, eu fui para a manutenção, como auxiliar, mecânico, piloto, piloto profissional e comprei o meu primeiro avião com o sonho de montar uma empresa de táxi-aéreo. Eu estou na aviação desde os meus 17 anos, conheço o Brasil, conheço a Amazônia, voo pelo Brasil, conheço as particularidades de cada região do País.

Conversando com alguns empresários muito bem sucedidos aqui de Goiás, um deles falou: Milton, eu não tenho mais prazer no táxi-aéreo. Se eu pudesse vender, eu venderia a empresa. Eu estou falando de empresas grandes. Desse táxi-aéreo, inclusive, nasceu uma linha aérea. Outro empresário falou: eu não paro porque as minhas filhas gostam da aviação. E eu percebi um cansaço, um abatimento estava sobre todos os empresários do setor da aviação do nosso nível, a base da pirâmide, vamos dizer assim.

Nesse contexto, um procurei puxar das minhas memórias, da minha história de vida, o porquê desse desânimo, o porquê dessa apatia, da falta de ousadia que tinha abatido sobre nós empresários.

E eu lembrei, se me permite aqui quebrar um pouquinho o protocolo, eu lembrei quando nasceu o sonho de ser aviador. Aos sete anos, eu amarrei uma toalha nas costas e pulei de uma caixa d'água. Foi a primeira surra que eu levei da minha mãe voltada à aviação. Depois, de um colégio, já com os 13 anos de idade, eu pulei com um guarda-chuva. Eu queria ser aviador. Você não escolhe, você nasce aviador. Essa paixão está no seu sangue. Você não pode pegar uma pessoa que não tem aquela paixão e querer colocar na aviação. Você não fabrica um aviador. Ele nasce aviador.

E eu venho de um contexto de uma realidade muito difícil. Tive de me sujeitar a lavar banheiro, a lavar avião, para chegar ao meu sonho.

Quando, na minha infância, na minha juventude, a minha mãe, já enferma de câncer, me chamou e falou: filho, eu estou próximo de ir para o caminho de todos os mortais, não deixe que os seus sonhos sejam destruídos. Não se dobre diante dos grandes, se dobre diante dos humildes. E Deus vai fazer honrar a sua atitude, a sua coragem. Minha mãe logo morreu, e, nesse contexto, vendo esse desânimo desses empresários, eu me lembrei da minha infância.

Então, nós criamos a ABTAer, nós lançamos ela em Goiânia, e hoje a ABTAer tem mais de 40 empresas, em 17 Estados ela está sendo representada. Então, nós começamos uma busca desesperada para ter voz dentro do cenário político, dentro da própria Agência reguladora.

Nessa caminhada, nós estivemos com Ministério da Defesa, Secretaria de Aviação Civil, várias reuniões com a diretoria da Anac, com a Presidência da Anac, e nós entendemos que muita coisa já foi feita. O caminho é longo, é árduo, mas ele está sendo percorrido, e nós estamos tendo um sucesso relativo pelo nosso tamanho e pelo tempo de vida que nós temos.

Para os senhores terem uma ideia, a legislação que rege uma empresa eu voa voos internacionais, transcontinentais ou de helicópteros ou aeronaves... Eu não sei o que vale um helicóptero desse que voa para a Petrobras, mas deve ser aeronaves de US\$6 milhões.

O SR. FERNANDO ALBERTO DOS SANTOS – Vinte e dois milhões de dólares.

O SR. MILTON ARANTES COSTA – Vinte e dois milhões de dólares.

A legislação que rege esse patrimônio é a mesma legislação que rege uma aeronave de pequeno porte que voa na Amazônia.

É preciso nós entendemos o Brasil como um todo e não como um ponto isolado. A legislação que nos rege, senhores, teoricamente, é apontada como legislação do RBAC 135, mas tive o cuidado de trazer para os senhores verem, está aqui à disposição, esta é a legislação que rege um táxi aéreo de pequeno porte, uma empresa, por exemplo, familiar, que tem um avião. São 26 documentos. Está aqui à disposição dos senhores. É impossível para empresários de pequeno porte iniciarem e cumprirem uma legislação como essa. Eu pergunto aos senhores: que empresa de pequeno porte vai crescer, dar certo, se tornar uma linha aérea? Não sabemos. Nós entendemos que o pastor cuida das ovelhas, não as espanta; o

pastor as conduz aos pastos verdejantes e não ao abismo. Esta nossa oportunidade de fala é para tentar trazer essa realidade ao conhecimento dos senhores porque esta legislação conduz as empresas ao abismo. Há muitos empresários que optaram por fechar as empresas e ir para a clandestinidade. Senhores, eu conheço um empresário que me disse: “Milton, minha esposa, meu pai e meu filho sofreram um acidente, e eu os sepultei. Encontrei forças no meu trabalho para sobreviver, mas não tenho mais ânimo para tocar uma empresa de táxi aéreo; não há incentivo nenhum, por parte das agências reguladoras do Governo para que eu continue sobrevivendo.”

Nós falamos aqui, por exemplo, em capacitação de tripulantes. Senhores, as empresas de táxi aéreo contratavam pilotos chamados de primeiro emprego, que não tinham experiência, saíam do aeroclube sem proficiência nenhuma, entravam num táxi aéreo e, com dois anos, dois anos e meio, esse piloto tinha mais de duas mil horas de voo. As mudanças de legislação impossibilitaram a que as empresas fizessem esse tipo de contratação. Então, entramos numa sequência de deixar de contratar a mão de obra do novo, pois os novos aviadores não conseguiam passar nas provas de proficiência, porque estavam sendo avaliados como comandantes e não como co-pilotos. É questão técnica, um pouco difícil de explicar, mas nós passamos, e os empresários então, como não conseguiam manter aquela linha, passaram a contratar profissionais experientes. Nós cessamos o ciclo de formação de novos pilotos. Um crime contra a juventude dos nossos pilotos. Pilotos sonhadores como eu que não estão tendo oportunidade no mercado. Os táxis aéreos não contratam. Por quê? Porque a legislação – está aqui – é a mesma, praticamente a mesma, é muito similar, muito próxima da legislação que rege a TAM, a Gol. Nós não temos condição financeira de cumprir o que estão pedindo.

Aí vocês podem falar assim: Milton, o que estão pedindo não é necessário para a segurança de voo? Na maioria, sim. Mas também existe uma carga burocrática desnecessária. Vou dar um exemplo para os senhores. Agora nós vamos ter que desenvolver um manual de substâncias psicoativas, disponibilizar um tratamento para aquele profissional que, por acaso está tendo um problema de álcool, drogas na sua vida, sendo que há empresas que possuem um único avião.

A agência hoje me cobra dois técnicos de cargas perigosas, que identificam cargas perigosas, de uma empresa que não transporta cargas perigosas. Ou seja, se não buscarmos urgentemente legislação diferenciada para os segmentos, empresas que têm aeronave monomotor, bimotores, empresas que atendem na Amazônia, empresas que têm aeronaves turboélice, empresas que fazem voos internacionais, a legislação tem que ser diferente. Se ela não for diferente, nós vamos matar aquela empresa que poderia ser uma empresa de linha aérea no futuro. Nós vamos matar qualquer iniciativa empresarial porque não se consegue cumprir a legislação.

Então, a Abtaer nasce como um grito de desespero e, em nome dos empresários que eu represento... A Abtaer não tem... Todos os seus cargos são preenchidos por proprietários de empresas. Mostra o comprometimento desses empresários com a Nação brasileira. Nós queremos desburocratizar a aviação brasileira. Nós queremos uma legislação que seja justa. Você não pode pegar a legislação de uma empresa de grande porte, que faz voo internacional, com algumas diferenças, e aplicar a uma empresa de pequeno porte.

Mas não são somente críticas. Nós observamos que a Anac tem feito um esforço muito grande para atender aos questionamentos, a busca de solução que a Abtaer tem empreendido junto a eles. Quero destacar aqui, Senador, o excelente trabalho que a área de aeronavegabilidade da Anac tem realizado; creio que estamos muito próximos do ideal. Mas a gente entende também, como já foi falado aqui, que a Anac precisa urgentemente de servidores técnicos; não precisamos de especialistas. Não tenho os números exatos, mas me parece que os concursos tiveram mais que o dobro de especialistas sobre técnicos; a proporção é de dois para um, dois e meio para um. E nós precisamos de técnicos para atender o servidor. Então nós temos uma aviação que poderia estar celebrando o crescimento econômico do País, observando, por exemplo, a substituição da frota, que é velha, antiga, mas não temos incentivo de substituição de frota. Hoje, a tarifa aeroportuária chega ao custo de 12% do nosso faturamento; é o maior sócio que temos hoje dentro da atividade de táxi aéreo. Se não fizermos uma mudança na política, com certeza, essas empresas irão falir.

A consequência desta crise que vivemos é o aumento da clandestinidade porque a falta, o sentimento, a sensação de impunidade faz com que as pessoas percam até o receio. Estou falando aqui para os senhores publicamente. Há empresas hoje de transporte de tratores, caminhões, locadoras de veículos, empresas de transporte de turismo que estão participando de licitações públicas, estão ganhando essas licitações e nada é feito para coibir essa prática de crime. Nada. A sonegação fiscal em cima do clandestino é algo que não sei calcular, não há como ter esses números. Agora, o que está sendo feito para valorizar essas empresas?

Quero só, terminando a minha fala, quero dizer que a aviação, além de tudo o que foi falado, que o *offshore* é importante para a soberania do nosso País, é nossa riqueza, está lá. E a importância do Snet. Nós falamos ali de um jato de transporte de enfermos. A maior parte do transporte dos enfermos hoje é feita em aviões de pequeno porte; o maior volume de enfermos é transportado em aeronaves bimotoras leves que vão em pistas que... Senhores, somos obrigados a mentir, vou dar um exemplo aos senhores. Você decola para buscar um paciente em determinada localidade que tem pista de pouso, mas que não é uma pista homologada. Sou obrigado a mentir que estou indo para outro lugar, tenho que fazer plano para outro local. Isso se agrava sobremaneira na Amazônia. Se não estou enganado, o Amapá possui três pistas homologadas, quatro pistas homologadas. O Estado do Amapá! Então, a gente observa que a aviação, principalmente na região Norte, essa aviação de pequeno porte, tem que receber um incentivo. Os empresários não podem viver neste desânimo em que estão, senão eles vão sucumbir. E, na Amazônia principalmente, a gente observa que há um equilíbrio. Lá, as pessoas são niveladas dentro de um avião de táxi aéreo como pessoas, não por condição de posse, porque há localidades aonde só se chega com determinada aeronave; lá o prefeito utiliza aeronave, o deputado utiliza, o empresário utiliza, o dono do açougue utiliza, o professor utiliza, chega a comida, chega o medicamento, chega o dinheiro. Não podemos fechar os olhos para isso.

A Amazônia, por exemplo, quando os rios estão muito secos, não dá acesso fluvial; tem que ser de avião. Quando está chovendo, não tem acesso também porque as estradas acabam. A atividade de táxi aéreo precisa ser revista. Nós precisamos de ânimo, senão nós vamos desistir.

Falando com alguns servidores da Anac, por sinal muito competentes, alguns técnicos, outros em nível de chefias, se nós não ampararmos a Anac com relação a admissão, realização de novos concursos e capacitação desses jovens concursados, não iremos celebrar o crescimento da aviação no Brasil. Pelo contrário, nós iremos lamentar. Eu entendo a aviação como um conjunto de engrenagens.

O táxi aéreo. Foi falado aqui na formação de mão de obra. O táxi aéreo não forma; ele qualifica. Eu pego aquele profissional sem experiência nenhuma e o coloco dentro de um avião. Ali ele vai ter o treinamento adequado e, dentro de um ano ou um ano e meio, ele estará pronto para sair e abastecer uma grande companhia. Esse elo desse conjunto de engrenagens foi quebrado há um ano e meio. Pessoalmente, eu falei para o então Ministro da Defesa Nelson Jobim: vai faltar aviador no mercado. Não só para o helicóptero, eu concordo com o Fernando, mas também para as linhas aéreas. Falei com alguns colegas, pilotos que voam nas linhas aéreas. Falam: “Milton, estou cansado porque não consegue admitir o piloto qualificado”. Vejam bem, ele fala: não consegue admitir o piloto qualificado. Na história deste País, nós não temos centro de treinamentos para qualificar piloto; na nossa história, até o ano de 2010, sempre foi o táxi aéreo que qualificou o piloto.

Obrigado pela oportunidade. Estou aberto a perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Muito bem, companheiro Milton. Uma grande explanação e uma grande contribuição para com esta subcomissão.

Eu registro as presenças do amigo Cleito Sergio, diretor da Cleito Táxi Aéreo; cumprimento e registro também como presenças ilustres o comandante José Henrique, da Fretáxi, um táxi aéreo de Belém do Pará; e o Osmando Figueiredo, lá da nossa Santarém. Eu tenho um filho nascido em Itaituba, chamado Tiago Tapajós, quando eu voava por lá naquela época fantástica. Portanto, Santarém é uma cidade pela qual tenho apreço e carinho especialíssimo, como também Itaituba. Também registro a presença de Patrícia Colasso, da Aeronáutica.

Agora vamos para os nossos questionamentos depois da primeira etapa de explanações.

Quero fazer a primeira para a nossa Anac e Secretaria de Aviação Civil: qual a política para implementação por parte da Anac e Sac para a formação de mão de obra de pilotos de aviões de asa fixa e para helicóptero de asa rotativa desde o piloto privado até alçar o *status* de piloto comercial?

A segunda pergunta: qual a política que a Secretaria de Aviação Civil pretende estabelecer para assegurar o desenvolvimento do setor de táxi aéreo – especificamente nesta audiência pública nós estamos tratando deste assunto. Quais são os incentivos que a Secretaria de Aviação Civil pode oferecer para os operadores 135?

A Secretaria de Aviação Civil é favorável a que as empresas de táxi aéreo passem da categoria de prestadores de serviço aéreos públicos para a categoria de transporte aéreo privado, conforme previsto no projeto de reforma do Código Brasileiro do Ar.

Os táxis aéreos vêm sendo ameaçados de serem retirados de importantes aeroportos e aeroportos federais, como é o caso de Campo de Marte, Jacarepaguá, Congonhas, etc. principalmente devido a falta de uma política clara de incentivo ao setor, ao mesmo tempo em que os valores das taxas aeroportuárias das concessões de hangares estão se tornando a cada dia mais proibitivos para as empresas aéreas de pequeno e médio porte. Isso a gente tem ouvido muito aqui dos nossos palestrantes. Sendo um dos grandes objetivos da Secretaria de Aviação Civil o desenvolvimento do setor aeroportuário nacional, como a secretaria trabalha a inclusão do táxi aéreo dentro desse projeto?

A CAS pode fazer alguma coisa para promover a reabertura das regionais da Anac fechadas por falta de pessoal especialmente na região Norte. A Sac e a Anac trabalham conjuntamente nessa questão?

Agora para a Anac. O que a Anac tem feito em conjunto com a Secretaria de Aviação Civil pelo desenvolvimento do setor de táxi aéreo no Brasil?

São questionamentos feitos por várias entidades, várias pessoas ligadas a aviação e das quais nós aqui estamos sendo porta-vozes. É importante para que a gente aprofunde este assunto.

Existe formulação de política conjunta entre Secretaria de Aviação Civil, a Anac ou mesmo a Infraero no sentido de promover alguma isenção sobre as taxas e tarifas no sentido de incentivar o desenvolvimento das empresas 135? Já tivemos essas colocações em audiência anterior e, agora, pelos nossos debatedores.

Ainda nesse sentido, as taxas e tarifas aeroportuárias foram oneradas em alguns casos em até 400% desde 2011. A Anac tem recebido reclamação por parte dos operadores 135 quanto aos aumentos que a agência tem autorizado serem colocados em prática, principalmente pela Infraero. Em caso positivo, que atitudes foram tomadas no caso desses aumentos que chegam a 400% de 2011 para cá? Nós já ouvimos esse clamor por parte da Infraero em outra audiência, amigo Rogério, Ricardo. Portanto, se já temos alguma providência.

A Anac se outorgou o prazo de 50 dias úteis nos processos de revalidação de licença. Há muito os problemas relativos a renovação e emissão de licença por parte da Anac tem sido uma constante, o que pode ser considerado um empecilho para o desenvolvimento do setor. Até quando essa situação irá persistir, com relação à revalidação de licenças?

Há muito tempo o setor de táxi aéreo tem reclamado do transporte aéreo clandestino, pirata, que ataca. O que de fato existe para fazer frente a essa questão? Isso foi colocado agora pelo comandante Milton. Além da sobrecarga de custo operacional de uma empresa registrada, eles concorrem efetivamente com quem não recolhe um centavo para os cofres públicos e com certeza para a formalização do contrato de trabalho.

As empresas de táxi aéreo são objeto de intensiva fiscalização, ao passo em que na aviação geral não se percebe a mesma atenção. Por que esse tratamento?

A Anac vê alguma correlação entre o aumento do número de acidentes com a aviação geral e o mesmo com aeronave TPX e o fechamento das regionais? É importante observarmos esta questão sobre as empresas regionais que estão quase todas inviáveis e morrendo.

Agora para o sindicato: as autoridades aeronáuticas brasileiras como a Sac e a Anac têm apresentado ao sindicato algum planejamento para favorecer as atividades dos táxis aéreos? No caso de resposta afirmativa, para o Milton e para o Fernando, quais seriam?

Na opinião do sindicato, quais são os problemas que causam maiores impactos no desenvolvimento das atividades dos táxis aéreos e quais os maiores incentivos que o setor tem recebido?

Agora, uma pergunta para a Abtaer. Quais são as características de se operar na região Norte do Brasil? Como estão as questões dos auxílios de navegação, pontos de abastecimento, entre outros? Existe alguma referência por parte das autoridades aeronáuticas no sentido de que os mesmos serão melhorados ou ampliados? Ainda há algum problema com o treinamento e a revalidação das carteiras das tripulações? Quais têm sido as consequências dessa situação? A Abtaer vem sendo recebida em uma série de reuniões com a diretoria da Anac. Quais têm sido os resultados práticos desses encontros?

Estão aqui algumas dúvidas, questionamentos para que a gente possa anexar para o Relator Senador Vital do Rêgo e para os demais Senadores para que ao final a gente possa contribuir com um bom planejamento e boa legislação.

Portanto, com a palavra o companheiro Ricardo, no que diz respeito à Anac.

V. S^a tem a palavra.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Bom, com relação à formação de pilotos de asa fixa e de asa rotativa, embora não seja do meu setor, nós tivemos programas de incentivos, formação de pilotos, concessão de bolsas, isso foi implementado há pouco tempo, mas é algo que sem dúvida merece ser aperfeiçoada. A Anac então vem fornecendo essas bolsas, e a porta de ingresso desses pilotos recém-formados, naturalmente, costuma ser o táxi aéreo, como foi dito inclusive pelos palestrantes.

O projeto de reforma do táxi aéreo foi uma questão abordada também, a alteração legislativa para mudança como atividade pública para atividade privada. Isso se entendeu à época, quando foi proposta essa alteração, como uma forma de fundamentalmente desonerar as empresas de táxi aéreo do pesado ônus burocrático. Quem já passou recentemente por um processo de renovação de uma autorização, de constituição de uma empresa sabe dessas três etapas que fiz questão de expor aqui. É um ônus bastante pesado. Então nós imaginamos que com essa mudança para que fosse considerado uma atividade privada à empresa bastaria a homologação técnica fundamentalmente para que ela pudesse então explorar o serviço. Mas se entendeu que havia outras externalidades, outros efeitos secundários derivados de uma possível mudança que não seriam favoráveis. Esse projeto de lei, se não me engano, se encontra apensado ao substitutivo que está na Câmara dos Deputados nesse momento.

Com relação à questão de política, a definição de políticas conjuntas com a Anac, Sac, relativamente à atividade de táxi aéreo, eu deixaria para maiores considerações do nosso Secretário de Política Regulatória, Rogério Coimbra, mas posso lhes afirmar que a Anac tem tido estreitas relações, temos tido diálogos e debates bastante proveitosos, todas essas questões de fundo da aviação propriamente ditas estão sendo acompanhadas, monitoradas pela Sac. Então nós julgamos que a criação da Sac e a sua colocação na Presidência da República vem contribuir para essa formação, definição dessas políticas. E fóruns como este que temos aqui agora são fundamentais também para que haja o melhor aquilamento, direcionamento dessas políticas públicas, Senador. Então, eu agradeço mais uma vez aqui a oportunidade nossa de trazer esta questão a lume aqui.

Com relação ao aumento das tarifas aeroportuárias, o que a Anac tem feito. Nós julgamos que havia uma incorreção bastante grande que levou a esta revisão, edição da Resolução nº 180, que buscou estabelecer – ela não revisou necessariamente as tarifas – tetos até os quais a Infraero poderia chegar com as tarifas aeroportuárias. Mas fundamentalmente visava a cobrar mais de quem podia mais, diga-se nos aeroportos de maior movimentação. Existe ainda hoje o sistema de subsídio cruzados: a Infraero hoje tira dos aeroportos de grande movimento e coloca nos aeroportos que são mais capilarizados, que são justamente o nicho de atuação da grande parte das empresas de táxis-aéreos. Vale dizer, em alguns lugares do mundo, os aeroportos têm o sistema de livre tarifação, eles cobram pelo custo de utilização efetiva daquele determinado aeródromo. Então determinados aeródromos hoje que são utilizados pelo táxi-aéreo se fossem efetivamente remunerados pelas poucas empresas que operam neles, sem esse sistema de subsídio cruzado, a tarifa nesses aeroportos seria muito maior e, por vezes, até inviabilizaria a operação das empresas de táxi-aéreo nesses aeroportos menores.

Então nós reconhecemos que existem questões a serem aprimoradas, a ABTAer nos encaminhou esse pleito com o nosso Diretor-Presidente, o Marcelo Guarany, estamos cientes dessa questão e ponderando eventuais reavaliações desses normativos. É uma questão que já está pontuada e sendo encaminhada dentro da agência.

Com relação ao processo de revalidação de licença, essa é uma questão fundamentalmente de segurança operacional. Eu me escuso aqui perante os senhores, não tenho condições de responder a essa pergunta, mas eu gostaria, Sr. Presidente, se possível, que a Comissão até endereçasse esse questionamento formalmente. Eu me comprometo a levar isso para dentro da agência para ter uma resposta.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – As notas taquigráficas serão encaminhadas. Fique à vontade. (*Fora do microfone.*) Aquilo que não der para responder agora, pode responder depois. Não tem nenhum problema. Aqui estamos em uma audiência pública de trabalho. Então fique tranquilo.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Está ótimo, obrigado.

Com relação ao táxi-aéreo clandestino, esse é um problema realmente grave. Aqui foram apontadas as deficiências de pessoal que a gente tem com relação à fiscalização, o

que impacta na questão da fiscalização e que é muito capilarizada pela própria natureza dessas operações.

Outra faceta do táxi-aéreo clandestino que torna muito difícil a agência fiscalizar e punir com eficiência é o fato de que tanto o operador que está fazendo o táxi clandestino quanto o tomador do serviço, quando a agência os aborda para perguntar se está havendo venda de serviço ali, os dois combinam de dizer: “Não, isso aqui é um transporte de amigos; não é um táxi-aéreo”. Então a agência fica, às vezes, sem instrumentos para punir, porque o próprio usuário do serviço não entende que ele está descoberto de seguro, que aquela aeronave não tem o nível de certificação que um táxi-aéreo tem, que é pesado, e necessariamente pesado, porque se trata de transporte de pessoas, isso tem que ser uma primazia, como pontuou o nosso Secretário. Isso é algo bastante complicado. A agência já participou de fóruns aqui no Legislativo, inclusive, o nosso Diretor Cláudio Passos já esteve aqui para abordar o tema, é uma preocupação que desperta preocupação na agência e nós tem a intenção de elaborar um plano – isso está sendo concebido – para fiscalizar e punir com maior eficácia o táxi-aéreo clandestino.

Com relação à questão do aumento de acidentes e o fechamento das regionais, essa foi uma decisão do passado, da recém-criada Anac, o fechamento de alguns postos e a realização de fiscalização a distância. Mas essa questão, somada à perda do nosso já pequeno efetivo – hoje o concurso que está saindo hoje, Senador, vai ser para suprir o número de vagas que nós já perdemos, porque há grande movimentação de funcionários públicos que prestam concurso para outros órgãos –, é uma questão que tem que ser realmente bastante avaliada. A questão do número de acidentes, segundo o nosso levantamento, isso é especialmente crítico com relação à aviação geral. No táxi-aéreo, esses números têm se mantido estáveis.

Quanto ao resultado dos encontros dos órgãos representativos com a diretoria da Anac, eu posso lhes afiançar que isso tem surtido efeitos. A nossa diretoria, principalmente a diretoria do Diretor Cláudio, como bem foi pontuado pelo Milton, tem desenvolvido, dentro da parte de aeronavegabilidade, e levado adiante os pleitos do setor de táxi-aéreo. Eu quero reforçar, inclusive, a importância dessa interlocução do sindicato, da associação com a diretoria da agência, que tem se mostrado bastante permeável, sempre aberta a receber o setor e ouvir os seus pleitos. Claro que existe a necessidade, sim, do acompanhamento, para que não se fique no discurso unilateral, a gente precisa caminhar, apresentar os resultados desse diálogo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – É importante ressaltar a participação sempre de forma muito positiva de membros da Anac, da SAC, porque, caso não viessem, talvez não teríamos assim essa contribuição para o debate que estamos fazendo. Portanto, quero registrar nos Anais desta Subcomissão o desprendimento, a vontade de estarem sempre presente contribuindo. Isso é de suma importância, através do Ricardo e do Rogério.

Portanto, Rogério, com a palavra V. S^a para os questionamentos.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – Em primeiro lugar, queria parabenizar as demais falas, especialmente dos dois representantes do setor que foram aqui convocados.

Apesar de estarem do outro lado da mesa – não gosto de chamar “do outro lado”, porque acho que a gente tem que estar do mesmo lado, é assim que enxergo nossa relação –, fico feliz com os apontamentos deles no sentido do reconhecimento dos esforços que têm sido feitos e de algumas necessidades levantadas, necessidades justas, que a gente tem procurado atacar, a gente tem consciência delas. É superimportante a gente não enxergar nem só a metade cheia do copo nem a metade vazia, a gente tem que enxergar tudo. Então é importante, de um lado, o reconhecimento de várias ações que foram feitas no sentido de tentar melhorar o desenvolvimento do setor – especialmente para nós que estamos nisso dia a dia, é muito importante o reconhecimento de que estamos abertos a conversa sempre com todas as entidades representativas do setor, e, do nosso lado, eu acho que é preciso haver, e há, o reconhecimento, de que há ainda muito que caminhar, de que há muitas arestas a serem aparadas para o melhor desenvolvimento possível do setor.

Então, tentando falar um pouco mais especificamente, parte já foi abordada na minha fala inicial, sobre algumas das ações no sentido de dar vazão a esse crescimento e melhorar as possibilidades de desenvolvimento do setor para a indústria, enfim. O principal foco atacado foi a questão de formação de recursos humanos. Esse é um ponto que o Poder Público, como um todo, historicamente ficou devendo. A formação desse tipo de mão de obra é cara, não é um problema como o de outros setores, em que simplesmente as forças de mercado resolvem, em muitos casos é preciso, sim, ação de fomento. Hoje inclusive está sendo gestado no âmbito da Secretaria de Navegação Aérea, a Secretária Clarice esteve aqui, um plano muito grande, com bastante recursos, todas essas entidades setoriais estão participando da elaboração desse plano, questão de diagnósticos, identificação de locais com capacidade de prover esse treinamento, ampliação das bolsas hoje fornecidas pela Anac, a gente está tentando fazer uso desse recurso que passou a ter acesso a partir de agora, vamos passar a ter acesso, na verdade, a partir do ano que vem, de alguns deles, da melhor forma possível.

Por outro lado, é difícil balancear essas questões, porque, parte da necessidade dessa formação cara é parte relativa à segurança operacional. A gente reconhece que é possível e necessário que, de certa forma, haja uma diferenciação de alguns requisitos, dependendo de porte da empresa, de porte de aeronave, de peculiaridades de cada caso, mas existe também uma necessidade pela qual os órgãos públicos respondem de garantir a segurança ao cidadão que entra em uma aeronave e que não tem condições de averiguar aquilo. O Poder Público se presta a este papel de averiguar e garantir os níveis de segurança; inclusive, nós, o Poder Público, somos auditados pela Organização Internacional de Aviação Civil com relação a vários desses cumprimentos de segurança. Então, às vezes, nós, como Poder Público, nos vemos limitados até onde se pode flexibilizar até por questões de regulamentação internacional, e sempre queremos primar por cumprir todas essas regulamentações de segurança.

Outro ponto que acho muito importante, além da questão do marco regulatório, que já abordei com um pouco mais de detalhe, é a questão da infraestrutura. É

sempre difícil para o Poder Público tomar algum tipo de decisão nesse sentido, porque outro ponto que, historicamente, ficou-se devendo é o crescimento do transporte aéreo, não só do transporte aéreo regular. Acho que todo o setor de aviação civil, táxi aéreo e aviação geral, cresceu de forma bastante acentuada, mas, historicamente, a expansão da infraestrutura aeroportuária não seguiu esse mesmo caminho. Então, hoje, nós nos deparamos com aeroportos, principalmente nos grandes centros, que não dão conta de atender a toda a demanda, e é sempre complicado escolher entre a ou b, qual a composição de quem pode utilizar aquela infraestrutura.

Qualquer setor que tiver sua participação reduzida, assim como o táxi aéreo, tem um pleito muito justo. Outros setores que, eventualmente, fossem excluídos também teriam um pleito bastante justo. O ideal não é a gente escolher quem vai ser excluído de cada lugar. A gente precisa fazer crescer essa infraestrutura aeroportuária, dando capacidade para que todos possam operar, para que isso não seja um gargalo para o crescimento.

Parte dessa questão, enquanto a gente não resolve esse problema, é a compreensão – falei anteriormente que o trabalho de buscar essa compreensão permeia a sociedade como um todo – da essencialidade do serviço de táxi aéreo, assim como de vários outros prestados no aeroporto.

Com relação ao projeto de lei de revisão do Código Brasileiro de Aeronáutica, apenas complementarmente ao que o Ricardo Catanã já observou aqui, quero dizer que a concepção da ideia da mudança da natureza jurídica da prestação de serviço de táxi aéreo de pública para privada visava unicamente a desburocratizar alguns dos pontos que, hoje, são enfrentados por essas empresas. Na proposta, nada seria alterado em termos de CBA. Com relação a requisitos de segurança, permaneceriam os mesmos independentemente da natureza jurídica do serviço. Mas, sim, os requisitos burocráticos de constituição de empresa e de prazo, os requisitos contábeis, os requisitos de capital social estrangeiro, os requisitos econômicos de capital social mínimo, várias verificações, hoje, oneram o setor. Penso que várias coisas a gente conseguiu desonerar.

Como foi bem pontuado pelo representante da ABTAer, é muito complicado para empresas de menor porte atender aos mesmos níveis exigidos de uma empresa de maior porte. Então, parte dessa facilitação de lidar com a burocracia da máquina pública... A gente verifica principalmente que empresas grandes, empresas regulares e até alguns táxis aéreos de grande porte – há muitas aeronaves – sempre vão contar com uma estrutura de uma área jurídica da empresa voltada para lidar com os órgãos públicos. Isso é complicado, esse é um ônus muito grande para uma empresa que tem uma aeronave, para uma empresa familiar.

E a gente tem percebido que, ao longo dos anos, desde a criação da Anac, a gente tem conseguido ter uma interface maior direta de simplificar os processos e de deixá-los mais transparentes. A própria página da Anac oferece um guia de mais fácil entendimento do passo a passo para constituição e renovação da autorização de uma empresa de táxi aéreo. A gente tem visto que, cada vez mais, o próprio proprietário dessa empresa de pequeno porte consegue lidar com esse trâmite. Ele não precisa mais contratar escritórios especializados em direito aeronáutico para fazer um trabalho que, em teoria, quanto mais simples for é melhor, pela natureza burocrática de parte dele.

Acompanhado dessa proposta que vem sendo discutida de mudança da natureza do serviço para serviço privado, a ideia seria fazer algumas alterações paralelas para manter alguns privilégios que o setor tem como públicos. A ideia não seria o setor perder esses privilégios. Essa foi uma proposta inicial. Tivemos reuniões com os representantes do setor que manifestaram preocupação principalmente com relação a algumas perdas que podem ter ao deixarem de serem considerados prestadores de serviço público. Não temos especificamente nenhum apego a essa questão. O projeto está aqui no Congresso Nacional – neste momento está na Câmara – justamente para discussão de qual o melhor cenário, inclusive se o melhor cenário seria manter a natureza de serviço público, fazendo alterações pontuais que desonerem o setor e facilitem o dia a dia dele com a Anac, para que a Anac possa ter um foco muito mais de fiscalização de ponta, por exemplo, fiscalização de táxi-aéreo, do que fiscalização de contabilidade das empresas, no sentido de que cada alteração de contrato social tem de ser submetida à Anac, porque a Anac é obrigada, por lei, a verificar a participação de capital estrangeiro em cada uma dessas empresas familiares. Então, há um ônus burocrático, inclusive, para custo regulatório. A mão de obra da Anac tem um foco. Algumas alterações dessas poderiam desonerar a indústria de táxi-aéreo, e, ao mesmo tempo, poderia ser feita uma alteração de foco da fiscalização da agência.

Por fim, faço um adendo também com relação à questão das tarifas aeroportuárias. Realmente, há pouco mais de um ano, houve um aumento substancial, mas dois pontos precisam ser ressaltados nesse aumento. Um deles é o fato de que algumas tarifas estavam congeladas há 17 anos, e há um histórico de inflação, de reposição do poder de compra do dinheiro ao longo desse tempo. Então, um reajuste era, de certa forma, esperado. O outro ponto foi uma diretriz e também foi, de certa forma, mencionado: muita gente defende que cada aeroporto tem de pagar seu custo e que não há por que os aeroportos grandes e as empresas grandes que operam nesses aeroportos subsidiarem os aeroportos pequenos, onde operam as empresas de táxi-aéreo, mas esse pensamento não prosperou, e continuou como diretriz de política pública a manutenção desse subsídio.

Ou seja, os grandes aeroportos recebem uma tarifa muito maior do que a necessária para equilibrar seus custos. Para que isso ocorre? Para que esses superávits sejam transferidos para esses aeroportos menores, onde operam as empresas de táxi-aéreo. Se esses aeroportos tivessem de ter a tarifa necessária para cobrir seus custos, a tarifa multiplicaria por dez ou por vinte, o que, às vezes, na maioria dos casos, inviabilizaria a operação.

Então, obviamente, a questão tarifária é sempre delicada. É preciso um equilíbrio para que a infraestrutura não só se banque operacionalmente, mas também possa fazer os investimentos para o crescimento.

Ao mesmo tempo, é preciso que haja sempre a discussão sobre qual lado vai ser mais onerado. Acho que tem sido feliz a decisão de se manter o subsídio cruzado, para que os aeródromos pequenos possam ter condição de continuar crescendo.

Eram essas as minhas considerações. Permaneço à disposição.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Muito bem! Ficamos satisfeitos. Do primeiro dia da criação desta Subcomissão para cá, observamos que tanto a Secretaria de Aviação Civil (SAC) quanto a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) vão compreendendo os problemas e traçando rumos para uma solução. Já podemos constatar isso, não é, Professor Jorge? Já podemos constatar um avanço no entendimento, na construção de soluções.

Concedo a palavra ao Fernando.

Depois da sua fala, caso haja necessidade de o senhor se deslocar para o aeroporto, fique à vontade.

O SR. FERNANDO ALBERTO DOS SANTOS – Sr. Presidente, muito obrigado pela compreensão. Vou ser rápido.

Sobre a formação de mão de obra, questionou-se qual seria a participação da Anac. Vou ao ponto mais crítico, que é a falta de pilotos de helicópteros, o que pode comprometer até mesmo a produção de petróleo no País. A Superintendência de Segurança Operacional (SSO) da Anac, em conjunto com a Petrobras – a SSO procurou a Petrobras –, está realizando reuniões, com a nossa participação, para tratar dos recursos do Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural (Prominp), um programa de formação de mão de obra para a indústria de petróleo, um programa que detém reservas financeiras elevadíssimas e que, até então, nunca tinha sido usado para a formação de pilotos de helicópteros. Até então, formavam-se soldados, técnicos, enfim, todo o pessoal que trabalha na cadeia técnica da indústria de petróleo.

Essa iniciativa da Superintendência de Segurança Operacional foi importante. Essas reuniões estão sendo realizadas, e se está, neste momento, buscando uma forma de fazer com que os recursos do Prominp – os recursos financeiros existem e são muitos – cheguem às escolas e aos aeroclubes para a formação de pilotos, respondendo àquela curva crescente que foi mostrada.

Em relação à asa fixa, quero reforçar as palavras do Milton. O táxi-aéreo é, de fato, aquela indústria que recebe os jovens sonhadores pilotos e que os faz grandes aviadores no transporte aéreo regular. Hoje, temos a grata satisfação de constatar que muitos pilotos não querem mais voar no transporte aéreo regular porque encontram em empresas de táxi-aéreo ou na aviação executiva remuneração nos mesmos níveis e, às vezes, com um conjunto de benefícios maior. Isso é gratificante. Mas o táxi aéreo precisa receber o apoio necessário para que ele continue a ser formador, não só dos pilotos. Nós formamos engenheiros, mecânicos, pessoal de rampa, toda essa cadeia de táxi aéreo, que alimenta de mão de obra a aviação regular, que é maior.

Sobre problemas, não vou ser repetitivo, mas volto a afirmar: a Resolução nº 113, que se encontra neste momento na Agência, salvo engano sob a coordenação do Diretor Pelegrino, precisa ser revista. Essa resolução, mais ou menos, nos coloca na mesma situação de uma loja – só para dar um exemplo – do McDonald's ou da Richards ou do Bob's ou lojas de chocolate: terminado o contrato, você sai da loja. Só que o McDonald's sai da loja do

aeroporto e abre na esquina e a companhia de táxi aéreo que sair do seu hangar em Goiânia, Santarém, Santos Dumont, Congonhas, seja lá onde for, ela sai do aeroporto e vai para onde? Onde ela vai dar suporte à operação?

Então, nós estamos insistindo na revisão dessa resolução, porque nós, táxis aéreos, fomos meio alijados. Enquanto a companhia aérea demonstra regular demonstra pelo *share*, pela participação que ela tem ali no mercado do aeroporto de Brasília, que ela transporta x passageiros com base naquelas frequências de voo, eu não tenho como dizer para a Anac que, daqui a três ou quatro dias, eu vou decolar de Brasília a Santarém. Eu não sei. A imprevisibilidade é a característica do setor de táxi aéreo.

Então, essa resolução precisa ser revista para que as companhias aéreas se mantenham nos hangares, desde que operantes e adimplentes. Sobre preços de área, é a mesma coisa: os hangares estão tomando proporções inimagináveis. Há hangares já com preço mensal de R\$200 mil. Não há empresa de táxi aéreo que vá suportar essa escalada de preço. É preciso rever essa política de preço dentro daquilo que o Milton falou, porque eu também ouvi isso dele: dá vontade de desistir. Eu tenho 32 anos de aviação em táxi aéreo; hoje eu acho que não ia incentivar um filho meu a entrar na indústria porque é muito desafiador. As margens são pequenas, o investimento é alto, avião custa caro, helicóptero custa caro, formação do piloto é cara e por aí vai. E o Brasil é um continente. Nós somos a mola que vai levar recurso, salvar vidas – bem lembrado por ele –, ambulâncias aéreas em aviões de pequeno porte.

O táxi aéreo tem que ser público, sim, pela própria natureza do transporte – nós estamos transportando terceiros – e temos que mantê-lo como público. Se perdermos a classificação de público, nós vamos ter mais problemas ainda com essa concessão de áreas, que eu tanto destaquei.

Da mesma maneira, precisamos garantir espaços operacionais em aeroportos congestionados; ainda que uma pequena parte nos deixe o pedacinho que hoje temos, é isso que nós queremos preservar.

A lei do aeronauta é também outro problema em relação ao qual espero seja elaborado um texto específico para a empresa de táxi aéreo.

Eram essas as considerações que nós tínhamos que fazer. Tenho aqui mais 25 minutos, peço mil desculpas aos senhores, mas é porque, de fato, a reunião do Decea é importante e eu vou ficar aqui até meio-dia.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Muito bem, Fernando.

Com a palavra o Comandante Milton, para as considerações finais.

O SR. MILTON ARANTES COSTA – Parabenizo o SNETA pelas colocações que fez. Foi muito adequada a fala do colega. A mudança do CBA é algo que atinge de forma severa a atividade de táxi aéreo. Eu vou ter a audácia de dizer aos senhores que eu conheço boa parte dessa legislação e tenho condições de discutir essa legislação, mas não consegui

entender qual o objetivo da mudança do CBA a não ser de nos tirar dos principais aeroportos do País. Eu não consigo entender outro objetivo a não ser este.

A pergunta que foi feita à ABTAer com relação aos incentivos. Eu penso que, com esta Subcomissão, nós abrimos uma nova página e nós vamos lutar por isso, porque nós buscamos esse incentivo. Como foi sugerido ao Dr. Passos que houvesse uma tarifa diferenciada da Infraero para pousos, decolagens e navegação para as aeronaves de táxi aéreos, sobretaxar as aeronaves particulares, porque é de lá que vem a maior sonegação fiscal envolvendo a aviação no Brasil.

Apresentamos, então, um projeto dando uma solução tanto para ajudar as empresas a não fecharem como para diminuir a concorrência desleal que existe com o táxi aéreo pirata.

Com relação ao incentivo ainda, nós observamos que nós pagamos um combustível extremamente alto. Um táxi aéreo, hoje, por exemplo, em Manaus... uma empresa da região Norte me ligou ontem e disse que o querosene chegou a R\$6,2/litro. Então, nós temos um combustível muito alto; nós precisamos de ajuda com relação ao combustível.

Com relação à característica de operar na Amazônia, é um desafio. Vou dar um exemplo aos senhores: Macapá está em cima da linha do Equador; ali existe a confluência dos ventos do hemisfério norte e sul e gera fenômenos meteorológicos violentíssimos. E a maioria dessas aeronaves é de pequeno porte – inclusive, registro a perda do nosso amigo Deputado Dalton, que faleceu quarta ou quinta-feira da semana passada. Nós lamentamos a perda desse colega.

Nós temos, por exemplo, Macapá, onde nós não temos uma aproximação radar. Nós destacamos também o excelente trabalho que os controladores de voo vêm prestando no Brasil, principalmente no Brasil profundo, onde nós, aviadores, sabemos que existem vários pontos cegos, vários pontos em que não se consegue se comunicar com os centros de controle e eles, do meu ponto de vista, merecem o nosso respeito pelo excelente trabalho que têm feito na Amazônia.

Tem também o problema da infraestrutura aeroportuária, área em que a Amazônia, de um modo geral, precisa de investimento, precisa de recursos, como o Brasil todo precisa. Mas o foco que mais se destaca são os grandes centros, mas há pistas na Amazônia que têm que se conhecer, porque a situação é muito complicada.

Às vezes, você vai lá tira uma pessoa que está com malária ou com uma picada de cobra... isso é a realidade. O Brasil é um país atípico. São vários países dentro desse continente chamado Brasil. E a Amazônia, com certeza, é um desafio para o operador de táxi aéreo, até mesmo porque ele, quando vai fazer um resgate, um transporte de valores, muitas vezes ele tem que mentir para onde está indo, porque onde ele está indo não tem homologação e não consegue se homologar. Por causa da nossa herança burocrática no País.

Respondendo à pergunta em relação aos desafios de se operar na Amazônia. Se existem melhorias nos auxílios à navegação, eu sinceramente desconheço. A revalidação de tripulantes, se melhorou. As empresas de médio porte conseguiram atingir um padrão em que

dentro das empresas há os próprios checadores e isso realmente facilitou a nossa vida e, no ápice da nossa crise em 2010, houve um descredenciamento geral dos examinadores e checadores de pilotos – não sei por qual motivo. Ali nós entramos em crise e a Anac promoveu um novo curso de examinadores e tivemos a oportunidade de credenciar vários examinadores para a empresa e isso realmente facilitou.

Porém, nós estamos longe do ideal, mas houve uma melhora com relação à revalidação de pilotos. Mas estamos longe do ideal.

A consequência da mudança de legislação. É uma questão muito técnica, mas, no resumo, a mudança de legislação dificulta o acesso do jovem piloto, do piloto de primeiro emprego. Eu acho que isso tem que ser revisto, ser conversado.

Eu falei na Anac, no Rio de Janeiro, esta semana, com um dos responsáveis pelo setor de táxi aéreo, e falando da necessidade que nós temos de ter uma legislação diferente, ele falou: “Milton, nós vamos trabalhar com isso para que haja uma legislação diferente.”

Então, fica esse pedido, humilde, um clamor das empresas: que se crie uma legislação diferenciada para os níveis de empresa. Não podemos, de forma alguma, compactuar que uma empresa que faz um voo transcontinental tenha a mesma exigência de uma empresa que opera na Amazônia e utiliza um monomotor.

Qual o resultado prático das reuniões com a Anac? Nós entendemos que cada reunião, que cada fórum de debate é um tijolinho que se coloca ali no alicerce de uma casa. Às vezes os resultados não têm a velocidade que nós gostaríamos que tivesse; porém, eu entendo que, por parte da Anac, por parte da ABTAer, está havendo um avanço no diálogo. Hoje, a ABTAer já conseguiu uma abertura de comunicação com a Anac, que há um ano e meio não havia. Nós não tínhamos essa fala, essa oportunidade.

Então, nós entendemos que está havendo um crescimento, Senador. Os aviadores e os empresários agradecem muito o esforço que o senhor tem demonstrado com a categoria. Obrigado mesmo.

E, por último, eu queria só destacar que o táxi-aéreo é um prestador de serviço público, e eu não consigo vê-lo deixando de ser público para ser privado. Eu não consigo entender essa filosofia. Gostaria que alguém pudesse me explicar, neste fórum ou num outro, por que mudar de público para privado, se nós estamos debaixo de uma legislação internacional, que é uma legislação cara, os senhores sabem disso. Eu não consigo entender o porquê dessa mudança. Eu gostaria de ouvir o seguinte: a CBA está mudando para diferenciar, por exemplo, a carga de trabalho, a jornada de trabalho de descanso.

Só para os senhores terem uma ideia: se um aviador de táxi-aéreo decolar de Brasília para Goiânia – são 180 quilômetros –, às 6h da manhã, e se decolar de Goiânia de volta às 21h, e, se nesse período em que ele está em Goiânia, ele for para um hotel, um táxi vai pegá-lo no aeroporto e levá-lo para o hotel. Ele vai ter o seu amparo, a sua necessidade suprida de descanso. Esse aviador não pode voar no dia seguinte. Ele não estoura a jornada de

trabalho. Ele estoura o descanso de trabalho. Então, essas dificuldades fizeram com que algumas empresas quebrassem.

Só quero pontuar aqui, porque acho relevante o assunto. Na transição Anac/DAC, com a falta de checadores, faltaram pilotos, e as empresas, para poderem forçar o cumprimento dos seus contratos, estouraram algumas jornadas. A consequência é que, agora, infrações que já tinham sido julgadas e arquivadas estão sendo reenviadas. Não sei se juridicamente é correto, mas isso é fato. Há empresas que já têm R\$3 milhões de multa. A empresa não vale isso. Mas a empresa, na verdade, é uma vítima no processo, porque faltaram os recursos humanos dentro da agência reguladora, e agora nós estamos pagando a conta por isso.

Então, senhores, quero finalizar parabenizando a atuação de V. Ex^a. V. Ex^a democratiza a aviação. Obrigado por poder dar oportunidade para a empresa lá de Manaus ou do interior do Acre, que está sendo representado aqui hoje.

Muito obrigado a todos.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Antes de encerrarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura da Ata da 7^a Reunião.

Os Srs. Senadores que estiverem de acordo permaneçam como se encontram.

(Pausa.)

Aprovada.

O importante é que nesta audiência de hoje tivemos um quórum altíssimo por parte dos nossos membros. A Presidência agradece.

No mais, quero agradecer a todos que participaram desta audiência pública, e, aqui, aos nossos debatedores que contribuíram, e muito, para esta Subcomissão, nossos agradecimentos. De antemão, aqui fica registrado.

Convoco os Srs. Senadores para a próxima reunião, a realizar-se no dia 2 de maio – porque dia 1^o é terça-feira, feriado –, de 2012, quarta-feira, portanto, neste plenário, às 14h, para debatermos as políticas públicas para o desenvolvimento da indústria da aviação experimental. E convidados. Então, já teremos um novo segmento também para discutirmos.

Já convidamos um representante da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC) – a SAC deverá indicar o membro que virá para esta audiência pública – e um representante da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), para tratarmos de aviação experimental. Também teremos os demais convidados: o Humberto Peixoto Silveira, Presidente da Associação Brasileira de Aviação Experimental (Abraex); o Comandante Gustavo Albrecht, Presidente da Associação Brasileira de Ultraleves (Abul); e o Comandante e nosso amigo João Amaro Rolim, Presidente do Museu TAM, que cuida de aeronaves clássicas e históricas. Todos esses estarão presentes nessa audiência pública.

E quero convidar novamente todos os senhores e senhoras que gostam de participar e que estão sempre presentes. Para nós, é um prazer.

Agradeço a toda a assessoria desta Subcomissão, por meio do Alexandre; aos nossos consultores do Senado, por meio do Gustavo; à nossa equipe, aos assessores e ao Prof. Jorge, que tem dado uma contribuição fantástica, de forma muito espontânea e comprometedora com a causa.

No mais, bom dia a todos.

Muito obrigado.

(Iniciada às 9 horas e 20 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 49 minutos.)



Senado Federal

Secretaria-Geral da Mesa

Secretaria de Comissões
Subsecretaria de Apoio às Comissões Permanentes
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Subcomissão Temporária Sobre a Aviação Civil

ATA DA 9ª REUNIÃO DA SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE A AVIAÇÃO CIVIL – CISTAC, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA, DA 54ª LEGISLATURA, REALIZADA EM 2 DE MAIO DE 2012, QUARTA-FEIRA, ÀS 14 HORAS, NO PLENÁRIO 13 DA ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA.

Às quinze horas e dezenove minutos do dia dois de maio de dois mil e doze, no plenário treze da Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador **Vicentinho Alves**, Presidente desta Subcomissão, reúne-se a Subcomissão Temporária Sobre a Aviação Civil – CISTAC, com a presença dos Senadores **Flexa Ribeiro** e **José Pimentel**. Deixam de comparecer os demais Senadores. O Presidente declara aberta a reunião e propõe a dispensa da leitura da Ata da Reunião anterior a esta, que é dada como lida e aprovada. **EXTRAPAUTA: ITEM ÚNICO - REQUERIMENTO Nº 02, de 2012 – CISTAC**, de autoria do Senador Vicentinho Alves, que “Requeiro, nos termos regimentais, a inclusão do nome do Senhor BRUNO DE OLIVEIRA SOUZA SANTOS, Sócio-Diretor da Paradise Indústria Aeronáutica Ltda., entre os convidados para participar da audiência pública para debater as políticas públicas para o desenvolvimento da indústria da aviação experimental, em atendimento ao Requerimento nº 1, de 2012 – CISTAC.” Aprovado. O Presidente registra as seguintes presenças na Reunião: Sr. Pablo Henrique, assessor parlamentar da Presidência da República; Sr. Pedro Luiz Meneghin, engenheiro, Diretor da Abraex – Associação Brasileira de Aviação Experimental; o Sr. Paulo Serejo, Procurador do Distrito Federal e piloto de ultraleve; Dr. Maurício Gusman, assessor do Diretor da Anac, Dr. Paulo Passos; Drª Ilma, assessora parlamentar; Srª Sheila Ribeiro, coordenadora de Departamento de Regulação e Concorrência da SAC; Sr. Oscar José da Silva, piloto e proprietário de aeronave experimental em Brasília; Sr. Dag Diniz, piloto e sócio-fundador da Abrapac, Associação Brasileira de Pilotos. O Presidente convida a tomarem assento à Mesa os expositores: **Ricardo Chaves de Melo Rocha**, Diretor do Departamento de Política de Serviços Aéreos da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – [SAC/PR](#); **Nelson Nagamine**, Gerente de Programas da Superintendência de Aeronavegabilidade da Agência Nacional de Aviação Civil – [ANAC](#); **Humberto Peixoto Silveira**, Presidente da Associação Brasileira de Aviação Experimental – [ABRAEX](#); **Gustavo Henrique Albrecht**, Presidente da Associação Brasileira de Ultraleves – [ABUL](#); **João Francisco Amaro – Comandante João Rolim**, Presidente do Museu da TAM Linhas Aéreas e da Associação Brasileira de Aviação Antiga e Clássica – ABAAC; e **Bruno de Oliveira Souza Santos**, Sócio-Diretor da Paradise Indústria Aeronáutica

Ltda. O Presidente informa que esta reunião tem por finalidade debater políticas públicas para o desenvolvimento da indústria da aviação experimental, em atendimento ao Requerimento nº 01/2012-CISTAC. O Presidente concede a palavra a cada um dos expositores. O Senador Vicentinho Alves faz questionamentos aos palestrantes. Os expositores respondem aos questionamentos e fazem as considerações finais. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às dezessete horas e cinquenta e três minutos, lavrando eu, José Alexandre Girão Mota da Silva, Secretário desta Subcomissão, a presente Ata que, após lida e aprovada, será assinada pelo Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

Senador **Vicentinho Alves**

Presidente



SENADO FEDERAL

SF - 350

SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

Sub Aviação Civil/CI (9ª Reunião)

02/05/2012

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Boa tarde a todos.

Havendo número regimental, declaro aberta a 9ª Reunião da Subcomissão Temporária sobre Aviação Civil da Comissão de Serviços e Infraestrutura da 2ª Sessão Legislativa da 54ª Legislatura.

Antes de iniciarmos o nosso trabalho, proponho a dispensa da leitura da ata e aprovação da ata da 8ª Reunião.

Os Srs. Senadores que a aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

Para cumprimento das normas regimentais, submeto à deliberação dos Srs. Senadores o requerimento abaixo:

Requeiro, nos termos regimentais, a inclusão do nome do Sr. Bruno de Oliveira Sousa Santos, sócio-diretor da Paradise Indústria Aeronáutica Ltda, entre os convidados para participar da audiência pública para debater as políticas públicas para o desenvolvimento da indústria de aviação experimental, em atendimento ao Requerimento nº 01, de 2012 – autor, Senador Vicentinho Alves.

Em discussão o requerimento. *(Pausa.)*

Não havendo mais quem queira discutir, encerro a discussão.

Em votação o requerimento. *(Pausa.)*

Aprovado.

Os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

Antes de convidar para compor a Mesa os ilustres palestrantes, eu quero registrar como visitas importantes nessa audiência pública o Sr. Pablo Henrique, assessor parlamentar da Presidência da República, seja bem-vindo, caso queira sentar mais à frente, fique à vontade; o Sr. Pedro Luiz Meneghin, engenheiro, Diretor da Abraex – Associação Brasileira de Aviação Experimental; o Sr. Paulo Serejo, Procurador do Distrito Federal e piloto de ultraleve, que pertence à Associação Brasileira de Ultraleve; o Dr. Maurício Gusman, assessor do Diretor da Anac, Dr. Paulo Passos; Dr^a Ilma, assessora parlamentar; a Sr^a Sheila Ribeiro, coordenadora de Departamento de Regulação e Concorrência da SAC, seja bem-vinda; o Sr. Oscar José da Silva, piloto e proprietário de aeronave experimental em Brasília, seja bem-vindo, Caso queiram sentar aqui à frente, fiquem à vontade; o Sr. Dag Diniz, piloto e sócio-fundador da Abrapac, Associação Brasileira de Pilotos, seja bem-vindo, também da mesma forma, aqui há assentos mais à frente caso queiram participar mais próximos.

Portanto, passamos à pauta, mas antes convido para tomar assento à mesa o Sr. Ricardo Chaves de Melo Rocha, Diretor do Departamento de Política de Serviço Aéreo da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, a SAC, seja bem-vindo; também registro a presença do Consultor Vítor, do Senado Federal, do Professor Jorge Paulo, enfim de todos que contribuem com esta Subcomissão.

Convido o Sr. Nelson Nagamine, Gerente de Programas da Superintendência de Aeronavegabilidade da Agência Nacional de Aviação Civil – Anac, seja bem-vindo; convido o Sr. Humberto Peixoto Silveira, Presidente da Associação Brasileira de Aviação Experimental – Abraex; convido o Sr. Gustavo Henrique Albrecht, Presidente da Associação Brasileira de Ultraleves – Abul, esse é um craque na acrobacia, ainda voa e bem, nosso amigo; convido o Comandante João Francisco Amaro, Comandante João Rolim, nosso velho amigo. Aqui está João Francisco Amaro– para todos nós lá da Amazônia, velho amigo, João Rolim, amigo de meu pai, da nossa família e de tantos aviadores que se foram e que ainda estão com vida por lá, mantendo essa amizade fraternal –, Presidente do Museu da TAM Linhas Aéreas e também Presidente da Associação Brasileira de Aviação Antiga e Clássica; convido também o Sr. Bruno

de Oliveira Souza. Fica registrado o convite. Ele é sócio-diretor da Paradise Indústria Aeronáutica Ltda. Deve estar chegando em breve.

A presente reunião destina-se a debater políticas públicas para o desenvolvimento da indústria da aviação experimental, em atendimento ao Requerimento nº 01/2012-CISTAC, que estabelece a realização de um ciclo de audiências públicas para discutir políticas públicas para a aviação civil brasileira.

Quero fazer uma rápida fala de introdução sobre esta nossa audiência pública, que trata de aeronaves experimentais especificamente. Porém, antes, mais uma vez e como sempre, registrando que esta Subcomissão é bastante técnica e que tem o intuito, a linha mestra de contribuir com o governo da Presidente Dilma, com o nosso País, oferecendo, ao final dela, um relatório, mediante o qual pretendemos contribuir para o planejamento e naturalmente com as legislações necessárias para que atualizemos o nosso planejamento, que vem da década de 60. Assim todos nós da Subcomissão, desde o Relator, Vice-Presidente, membros e assessores e consultores da Casa, poderemos contribuir. O intuito maior é o questionamento, mas no sentido propositivo, de contribuir com nosso País.

O Brasil possui entre a terceira e a quarta maior frota de aviões experimentais do mundo, o que representa um universo de aproximadamente 9000 aeronaves, e uma cadeia produtiva envolvendo desde montadores amadores até indústrias com dezenas de funcionários, além de vários escritórios de engenharias, empresas importadoras e exportadoras, fornecedores de materiais de altos valores agregados, etc.

A aviação experimental é importantíssima para o desenvolvimento da indústria aeronáutica do Brasil, pois graças à mesma, inúmeros conceitos revolucionários podem ser testados na prática. Por exemplo, a tecnologia dos materiais compostos foi desenvolvida e utilizada primeiramente pela aviação experimental, e hoje são usados em larga escala por empresas como Boeing, Airbus, Cessna, etc.

Assim, os trabalhos desenvolvidos pelos construtores amadores no Brasil proporcionam, além de empregos de todos os níveis, divisas e a obtenção de tecnologia própria sem o pagamento de royalties a outras nações.

A operação e construção de uma aeronave experimental implicam inúmeras exigências, como a inspeção anua! obrigatória (IAM) e devido ao fato de que sua operação se dá por conta e risco do próprio operador, o mesmo deve conhecer a fundo a aeronave que construiu. Para pilotar, é necessário habilitação de Piloto Privado, de CPD ou CPR (certificado de piloto desportivo ou de recreio). Por não se tratar de um equipamento homologado pela ANAC, o avião experimental não pode ser empregado para fins comerciais, sendo que no Brasil, ainda existe inúmeras outras exigências que limitam seu emprego.

Vale destacar que a aviação experimental no Brasil pode ser considerada segura, pois o proprietário/operador de uma aeronave experimental constantemente troca informações com suas associações, nos clubes e aeroclubes, providencia ou faz a própria manutenção adequada, devendo seguir corretamente os procedimentos e técnicas consagradas de manutenção e construção.

Também é de relevo a função dos aparatos conhecidos como ultraleves, que são veículos aéreos classificados como aeronaves muito leves experimentais, construídos ou montados por amadores ou não, com a finalidade exclusiva de uso privado, principalmente para o esporte e lazer, que movimentam uma indústria igualmente importante, especialmente para um país cujas distâncias em certas localidades são consideradas por centenas ou milhares de quilômetros.

De grande importância nesse quadro temos as aeronaves tidas como históricas, sendo que a missão de mantê-las é feita com grande abnegação e paixão, especialmente quando as mesmas são mantidas em condições operacionais, o que requer grandes e constantes investimentos, tornando-se assim um repositório inestimável para a história da aviação não apenas nacional como também mundial.

Dessa forma, a aviação experimental é a mola mestra da emoção e a concretização do sonho de voar que ainda contribui com o desenvolvimento da aviação e do nosso País.

Contudo, o futuro da aviação experimental no Brasil precisa ser revisto com muita atenção, de maneira que sejam promovidos os meios indispensáveis ao seu contínuo desenvolvimento, bem como se faz necessário aproximar os órgãos responsáveis pela fiscalização e regulação da aviação no Brasil com as entidades que representam a aviação experimental, pois se faz urgente atender às novas necessidades do crescimento no setor.

Depois dessa nossa rápida fala introdutiva, nós passaremos agora a ouvir as falas dos ilustres convidados.

É importante ressaltar que a presença dos nossos convidados sempre engrandece a audiência pública, porque sem os convidados nós não teríamos esse êxito da nossa Comissão. Tudo será registrado nos Anais da Subcomissão, da Comissão de Infraestrutura e também nos Anais do Senado. As notas taquigráficas irão para as mãos dos nobres Senadores e do Relator, Senador Vital do Rêgo, que não está presente neste momento em razão do funcionamento da CPMI que S. Ex^ª preside neste exato momento, mas que terá acesso a tudo que nós discutirmos aqui.

Concedo a palavra ao Sr. Ricardo Chaves de Melo Rocha, diretor do Departamento de Política de Serviços Aéreos da Secretaria de Aviação Civil (SAC) da Presidência da República.

V. S^ª, Dr. Ricardo, terá dez minutos.

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – Primeiramente, gostaria de agradecer a oportunidade, cumprimentar os componentes da Mesa, os Srs. Senadores, as Sr^ªs Senadoras, os senhores e as senhoras, o objetivo da apresentação é passar uma visão geral do transporte aéreo, mostrar alguns eventos recentes relativos à aviação civil. Peço até paciência. Parece que nas outras audiências vocês já viram a questão do modelo institucional, mas é interessante para quem não viu conhecê-la. Passar um pouco também pela legislação do setor, falar um pouco das posições do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) para a aviação

experimental; falar também sobre algumas ações e diretrizes expostas na política nacional de aviação civil.

Vamos pelo primeiro *slide*.

Um histórico recente. Temos aí por volta de 25 anos da publicação do CBA, Código Brasileiro de Aeronáutica. Esse Código encontra-se em revisão no Congresso Nacional, existe uma série de projetos de lei que foram apensados ao grande projeto de lei que faz a revisão do CBA, procura modernizar o CBA.

Em seguida, temos, em 1999, outro evento, que é a criação do Ministério da Defesa. Tem a questão da introdução de uma instituição civil e que a Aviação Civil estaria vinculada. Em 2000, a criação do Conselho de Aviação Civil, Conac, que teve atividade muito intensa no ano de 2003, onde foram produzidas uma série de resoluções, passando por um período menos intenso e voltando a ter uma produção de uma série de resoluções no ano de 2007 e de 2008. Agora, recentemente, o Conac está menos ativo. Em 2001, uma questão relevante que é a da introdução do processo de liberalização do setor com a inclusão da liberdade tarifária. Em 2006, após a criação da Anac, em 2005, pela Lei 11.182, a Anac foi implantada em substituição ao DAC.

Em seguida, houve a criação da Secretaria de Aviação Civil dentro do Ministério da Defesa com o objetivo de estabelecer políticas públicas pelo setor. Seria o braço da administração direta de aviação civil. Em 2009, a gente tem o resultado do trabalho da Secretaria de Aviação Civil do Ministério da Defesa na produção e na concepção da Política Nacional de Aviação Civil, a Pnac, que foi publicada por meio do Decreto nº 6780, de 2009. Nessa, particularmente com relação à Política Nacional de Aviação Civil, a gente teve uma participação intensa de praticamente todos os setores da aviação civil: sindicatos, associações, foram ouvidos e contribuíram para essa política nacional de aviação civil.

Em seguida, acho que é interessante escarrar a criação da nova Secretaria de Aviação Civil com *status* de Ministério, vinculada à Presidência da República hoje e que é o órgão da administração direta responsável pelas políticas públicas no setor de aviação civil. Em 2011, também é interessante destacar a primeira concessão de um aeroporto federal, a concessão do aeroporto de São Gonçalo do Amarante e, em 2012, a concessão de outros três aeroportos: Guarulhos, Brasília e Campinas. Então, só para ter uma ideia geral dos últimos 25 anos, a gente procurou destacar os principais pontos.

Com relação ao modelo institucional, como eu disse, parece que nas outras audiências o pessoal falou sobre isso, mas acho que vale a pena repassar novamente. Você tem aí a Secretaria de Aviação Civil no âmbito da Presidência da República e, vinculada a ela, nós temos a Infraero e a Anac. A Infraero, como todos sabem, administra os aeroportos a ela atribuídos. A Anac é responsável pela regulação técnica e econômica do setor. Com relação à regulação econômica, a Anac também tem como atribuição a questão de regulação tarifária das tarifas aeroportuárias e tem também o papel fiscalizador do setor.

No caso da Secretaria, fica com as atribuições, com a competência para o estabelecimento de políticas públicas para o setor e coordenação e articulação governamental. Como todos sabem também, a gente tem ali dentro o Ministério da Defesa, vinculado ao Comando da Aeronáutica e, vinculado ao Comando da Aeronáutica, o Decea e o Cenipa.

O Decea seria o braço regulador referente ao controle do espaço aéreo. Então, ele é o órgão responsável pela regulação tarifária naqueles serviços prestados referentes ao espaço aéreo e tem o Cenipa também que é responsável pela investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.

Com relação à questão tarifária, tem-se de um lado a regulação tarifária da Anac relativa à infraestrutura portuária e, do outro lado, tem-se o Comando da Aeronáutica com a regulação tarifária relativa à infraestrutura aeronáutica.

Próximo, por favor.

Vou falar rapidamente o que cada uma das Secretarias, dentro da Secretaria de Aviação Civil, faz. Então, você tem uma Secretaria de Aeroportos, uma Secretaria Regulatória de Aviação Civil e uma Secretaria de Navegação Aérea. A Secretaria de Aeroportos está envolvida, em grande parte, com a questão da gestão aeroportuária, da melhoria da gestão aeroportuária e também vai ser a Secretaria que é a que está gerindo o Fundo Nacional de Aviação Civil.

A Secretaria de Aeroportos está envolvida, em grande parte, com a questão da gestão aeroportuária, da melhoria da gestão aeroportuária, e também é a Secretaria que está gerindo o Fundo Nacional de Aviação Civil.

Esse Fundo Nacional de Aviação Civil tem recursos oriundos do Atacero, incidentes sobre as tarifas aeroportuárias, recursos oriundos de um adicional que chamamos de Adicional do Tesouro Nacional, e vai ter também recursos decorrentes da contraprestação de serviços, são os valores de outorga das concessões aeroportuárias. Então, vai ter um volume significativo de recursos para investimento em infraestrutura aeroportuária, investimento em capacitação e em outras questões ligadas ao fomento da aviação civil.

A Secretaria de Políticas Regulatórias de Aviação Civil, de certa forma, teve uma participação muito grande nesse processo de concessões das infraestruturas aeroportuárias, particularmente das três, Guarulhos, Brasília, e Viracopos, e também tem ali a incumbência de políticas públicas relativas a serviços aéreos.

E a última Secretaria, a da direita, é a Secretaria de Navegação Aérea, que tem atribuição de um projeto de capacitação para o setor de aviação civil, e tem também a incumbência de fazer a interface de comunicação com o Decea na questão de navegação aérea e controle de espaço aéreo.

Próximo, por gentileza.

Com relação à legislação, praticamente busquei destacar ali dois artigos do CBA, que dão competência à Anac – entendendo a autoridade aeronáutica como a Anac – para

promover a segurança de voo e também competência para estabelecer padrões mínimos de segurança relativos a projetos, materiais, mão de obra, construção e desempenho de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos relativos a inspeção e manutenção em todos os níveis, reparos e operações de aeronaves, motores, etc.

No parágrafo único, há uma questão relativa também que dá competência à Anac de estabelecer padrões mínimos em regulamentos brasileiros de homologação aeronáutica. E se diz também, no § 2º, que esses padrões mínimos poderão variar em razão do tipo ou da destinação do produto aeronáutico. Então, aí mesmo já há uma previsão de diferenciação da forma como esses regulamentos têm que ser estabelecidos.

O art. 67 abre também uma ressalva para a operação de aeronave experimental. Então, diz-se lá: “Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que observem os padrões e requisitos previstos nos regulamentos de que trata o artigo anterior” – que tem lá uma ressalva “ressalvada a operação de aeronave experimental”.

Nesse mesmo artigo, só para podermos avançar, destaco, no § 2º, a definição de aeronave experimental, que é aquela “fabricada ou montada por construtor amador”.

No § 3º do art. 67, também se dá competência à autoridade aeronáutica, nesse caso específico, de regulamentar a construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental (CME) e Certificado de Autorização de Voo Experimental (Cave).

O Nelson vai entrar mais em detalhe com relação à regulamentação. Então, eu vou passar aqui para o próximo *slide*, que trata de algumas diretrizes dispostas na Política Nacional de Aviação Civil.

Então, rapidamente, para avançar aqui, a PNAC estabeleceu um conjunto de seis objetivos, e vou destacar alguns: a questão de segurança operacional, para o caso da aviação experimental, e há lá um objetivo de desenvolvimento da aviação civil. Por analogia, tem ali a indústria aeronáutica, como uma questão que foi abordada de forma bem intensa na PNAC, sobre a qual vamos falar no próximo *slide*.

Próximo, por favor.

A Política Nacional de Aviação Civil, no que se refere à indústria aeronáutica, estabeleceu algumas ações que, em grande parte, já foram observadas. Essa PINAC é de 2009, e muita coisa aconteceu nesse período, e até mesmo antes da PINAC. Então, com relação a incentivar a participação da indústria nacional em programas internacionais de desenvolvimento e produção de serviços de sistemas e componentes

A questão de adensamento da cadeia produtiva, o Ministério da Indústria e Desenvolvimento e Comércio Exterior estabeleceu uma série de políticas relativas a isso. Continua trabalhando nesse sentido. Então, teve um grande processo de desoneração tributária do setor aeronáutico. Já adiantando, vocês se lembram que há até pouco tempo a gente não tinha aeronaves brasileiras sendo operadas por empresa de transporte aéreo brasileira. Então, com o processo de desoneração que está disposto ali, com a introdução de

mecanismos de financiamento, a política tributária, a gente conseguiu ter um valor da aeronave produzida aqui dentro, prá venda aqui dentro, igual, similar à exportação. Então, hoje, nós temos duas empresas que estão operando com a Embraer, a Trip e a Azul, já em grande medida e acho que a idéia é aumentar a participação desses aviões na frota dessas empresas.

Então, tem outra questão, também, que é o fortalecimento e a otimização das atividades de certificação, homologação e fiscalização de produtos e serviços aeronáuticos, uma coisa que está no papel desempenhado pela Anac, e o estímulo à promoção comercial de produtos e serviços aeronáuticos nacionais.

Outra questão também interessante com relação à certificação é que recentemente foi assinado um acordo internacional com a União Européia que permitirá que a União Européia reconheça os certificados produzidos aqui pela Anac. Então, esse reconhecimento vai ser aceito em todos os países que compõem a União Européia, em virtude da celebração desse acordo.

Próximo, por gentileza.

Então, especificamente sobre aviação experimental. Na política nacional de aviação civil você tem lá ações gerais e ações específicas. Então, eu destaco com relação às ações gerais, é uma diretriz, na verdade, de reconhecer a especificidade de promover o desenvolvimento das atividades de aviação – tem lá a agrícola, a experimental e aerodesportiva – desenvolvendo a regulamentação específica para os setores, estimulando a difusão do seu uso. Então, tem aí essa diretriz no sentido de ter regulamentação específica para esse setor está incluída a aviação experimental.

Com relação a ações específicas, por outro lado tem uma diretriz no sentido de fortalecer a fiscalização dos serviços a elas explorados, inclusive pela aviação experimental e aerodesportiva. É um papel, é uma diretriz para a própria Anac, para perseguir essa questão.

Então, acho que seria isso.

Próximo eslaide.

Seria isso e eu agradeço a oportunidade e queria dizer o seguinte: a Secretaria de Aviação Civil, eu procurei identificar na secretaria demandas específicas de aviação experimental, relativas à questão da aviação experimental e não consegui encontrar nenhuma demanda específica na Secretaria de Aviação Civil.

Então, eu coloco aqui à disposição para tentar entender, saber quais são os reais problemas e procurar atender de alguma forma. E coloco-me à disposição.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Muito bem, Ricardo.

Exatamente essas audiências públicas, nós temos sempre repetido ao SAC, Anac, claro que alternando com os seus representantes e com o contraponto, é exatamente

para a gente registrar aquilo que vai bem e observar as sugestões do setor que a gente já pode ir avançando, até mesmo antes de finalizarmos o nosso relatório. Muitos assuntos que já foram discutidos nesta Comissão já estão em andamento lá na Anac com relação a táxis aéreos etc. Portanto, esses contrapontos que nós temos são no sentido de construirmos uma proposta ideal para o nosso planejamento da aviação no País. Ali nós vimos que o Código Brasileiro do Ar é de 1986, e o planejamento é da década de 60. Então, precisamos avançar bem para acompanharmos o ritmo da aviação no País.

Portanto, com a palavra Nélon Magabini, gerente de programas da Superintendência de Aeronavegabilidade da Agência Nacional de Aviação Civil. V. S^a dispõe de dez minutos, prorrogáveis o necessário.

O SR. NÉLSON NAGAMINI – Boa tarde. Em primeiro lugar, gostaria de agradecer a oportunidade que foi dada à Anac de poder estar aqui, falando na Subcomissão de Aviação Civil. Gostaria também de cumprimentar as pessoas que estão aqui presentes.

Vou falar um pouco sobre um modelo de aviação experimental que está sendo elaborado pela Anac. Em primeiro lugar, mais ou menos na linha do que V. Ex^a, Senador, colocou sobre a questão do uso da aeronave experimental. Ela, basicamente, é utilizada para esporte, lazer e para desenvolvimento e experimentalismo, uso de novos conceitos tecnológicos, desenvolvimento de tecnologia, novos materiais, e por aí vai.

Coloquei algumas fotos de algumas aeronaves neste *slide*. Esta aeronave do lado esquerdo, inclusive, quebrou o recorde mundial de velocidade e que foi desenvolvida pela universidade Federal de Minas Gerais.

Aqui há outros casos, uma réplica do 14 Bis, e por aí vai.

Próximo, por favor.

Na visão da Anac, a versão experimental é de extrema importância para o desenvolvimento da aviação brasileira. Ela é uma porta de entrada para novos interessados e é a possibilidade de ter a inovação tecnológica mais disseminada em todo o Brasil.

Eu resolvi fazer dois recortes de *sites*. Um, da Abul, e outro da Abraex. O da Abul diz assim: “Aprender a voar vai transformar sua vida, vai submetê-lo a sensações intensas e vai possibilitar a conquista de novos desafios, vai alterar a percepção que você tem de você mesmo e as metas que você pode alcançar. Aprenda a voar e transforme-se.”

O da Braex diz assim: “O prazer de construir e voar.” E aquilo que o Sr. Senador colocou, a versão experimental é a mola mestra da emoção, da paixão pela aviação, e isso a Anac reconhece.

Próximo, por favor.

Seria bom colocar dois conceitos bem claros aqui. Na aviação, a gente pode ter o uso da aeronave para fazer prestação de serviço, ou seja, existe um lucro associado ao uso da aeronave. E tem o lado do uso da aeronave para recreação, lazer, esporte e novos desenvolvimentos tecnológicos.

Próximo, por favor.

Então, quando você tem a prestação de serviço, uma das questões que acabam impactando as decisões é a questão da assimetria de informação e a confiança que quem está contratando o serviço de que os riscos associados à operação aérea estão controlado. De um lado, você tem alguém que apenas está comprando aquele serviço, por exemplo, de transporte aéreo e que não sabe as condições de segurança da aeronave. De outro lado, do lado da recreação, do lazer, do esporte e da inovação tecnológica, temos o interesse próprio, temos a consciência do risco associado àquela operação, e a importância desse setor para o conhecimento da versão no todo.

Próximo, por favor.

Então, de um lado a gente tem a versão certificada, aonde a gente tem a questão da simetria de informação e de outro lado a gente tem a versão experimental. E aí coloquei alguns números que a gente tem hoje na base de dados da Anac, em termos de a versão certificado a gente mais de 8.700 aeronaves registradas no Brasil e a em condições de voo e no caso da versão experimental hoje a gente tem uma frota de 4.500 aeronaves operando atualmente no Brasil.

Um dos pontos que eu destaquei aqui é a questão do risco controlado governamentalmente no caso da viação certificada, e do outro lado aonde a consciência do risco vem do próprio proprietário da aeronave.

Que riscos são esses?

Fiz uma pesquisa aqui sobre uso de aeronaves experimentais lá nos Estados Unidos, já que a gente não tem dados oficiais aqui no Brasil. Esses são dados dos Estados Unidos. No ano de 2009 houve quase 250 acidentes com aeronaves experimentais lá nos Estados Unidos, sendo que, em 71 desses acidentes, houve fatalidades; e aqui no Brasil, como frisei, não existem dados oficiais, mas o que a gente tem aponta em torno de 50 acidentes por ano.

Esses dados eles são base para esses gráficos que apontei aqui, mas a informação mais importante está aqui do lado esquerdo, que a conclusão desse relatório é da AOPA – Associação de Pilotos Americanos – e lá aponta que as aeronaves sofrem quatro vezes mais acidentes do que aeronaves certificadas e alguns fatores estão colocados aqui: comportamento não esperado da aeronave, liberdade para experimentar o novo, não exigência de atender a critérios de sobrevivência. Tudo isso aumenta o risco.

Como de um lado a gente tem a questão do crescimento do setor e de outro lado a gente tem a questão do risco associado à atividade é que a Anac está desenvolvendo um modelo regulatório aonde a gente tenta ter um nível mínimo de segurança e para esse mínimo de segurança tentar reduzir a quantidade de pessoas expostas ao risco de acidente daquela aeronave.

Aqui tem uma visão geral de toda aviação, no caso do transporte aéreo regular, como a quantidade de pessoas expostas ao risco é maior, obviamente, a Anac acaba

exigindo um nível de segurança maior, regulamentação em cima desse tipo de atividade é maior. E na outra ponta desse gráfico a gente tem aviação experimental onde existe um nível de segurança menor como mostrei naqueles gráficos anteriores e é por causa disso que é necessário restringir a severidade, o impacto de um possível acidente com uma aeronave experimental.

Próximo, por favor.

Dentro daquele último bloco que coloquei ali tentei expandir esse bloco. Essa aqui era a situação antes da Anac começar a fazer um remodelamento do marco regulatório, a gente tinha aqui dentro das experimentais várias propostas, aqui eu listei algumas delas: construção amadora, históricas, ultraleves. E a principal característica que a gente tinha é que não havia normas de segurança serem observadas na construção.

No novo modelo de marco regulatório que a Anac está estudando...

Próximo, por favor.

A ideia é, dentro do que estou chamando, genericamente, como aviação experimental, criar duas faixas adicionais. Essas aeronaves que estariam nessas faixas superiores dentro da aviação certificada estariam observando normas de segurança na construção da aeronave. Isso aumentaria um pouco o nível de segurança e permitiria que mais pessoas pudessem estar expostas ao risco. E é dentro dessa ideia que surge o conceito de aeronave leve esportiva, porque hoje a ideia inicial é ter dois grupos de aeronaves leves esportivas: a experimental – a pessoa pode comprar o *kit* dessa aeronave e terminar de montar na casa dela – e a aeronave leve esportiva especial – o próprio fabricante entrega totalmente pronta a aeronave. Em ambas as situações, não haveria nenhum tipo de certificação de projeto da aeronave, ou seja, seria uma categoria desregulamentada, mas com o uso de normas de segurança adotadas voluntariamente pela própria indústria.

Próximo, por favor.

Isso aqui basicamente é o conceito de aeronave leve esportiva, uma nave simples no projeto, com baixo peso e baixa velocidade.

Próximo, por favor.

Este aqui é um cronograma de atividades que vem ocorrendo em relação à implantação desse novo modelo de marco regulatório. A gente iniciou essas atividades lá em 2008 ou 2009, com a criação de um grupo de trabalho que teve a participação tanto da Abraex como da Abul e também da Abrafau, que é a Associação Brasileira de Fabricantes de Aeronaves Leves. Esse processo culminou, primeiramente, na melhoria dos processos administrativos da Anac, reduzindo o tempo de atendimento de cinquenta dias para dois dias.

Em 2010/2011, iniciou-se a implantação dessa nova categoria de aeronaves. Existe todo um cronograma com um período de transição. A gente deve terminar todo esse processo de transição até 2016.

Próximo, por favor. Mais um.

Então, o que a gente tem hoje aqui em relação à aviação experimental? Existe um grande espalhamento geográfico da atividade. A gente tem avião experimental voando em todos os cantos do Brasil. Existe uma grande quantidade de aeronaves e pilotos. É um grande volume de aeronaves e pilotos a serem fiscalizados pelo órgão regulador.

Outro fato que a gente vê é que é uma regulamentação muito rígida; ela só encarece a atividade. E outro fato com que a gente que lidar na aviação experimental é que o erro humano é o fator contribuinte mais frequente nos acidentes. Não é nem a questão do equipamento em si, mas a forma como as pessoas usam o equipamento.

Próximo, por favor.

Existe um grande desafio que é ter o crescimento da aviação experimental com um ônus mínimo e com níveis de segurança que sejam aceitáveis pela sociedade. Para isso, a gente vê que é importante haver maior disseminação da cultura de segurança entre aqueles que usam esse tipo de aeronaves. E aí entra o papel muito importante das associações, da Abul, Abraex, Abrafau, etc. nessa disseminação, para que as pessoas possam utilizar essas aeronaves da melhor maneira possível, contribuindo para que a gente tenha o crescimento dessa aviação com um nível de segurança que seja aceitável para todo mundo.

É isso. Era o que eu tinha hoje. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Muito obrigado.

Concedo a palavra ao Comandante Albrecht, da Associação Brasileira de Ultraleves. V. S^a dispõe de dez minutos prorrogáveis o suficiente para concluir a sua fala.

O SR. GUSTAVO HENRIQUE ALBRECHT – Muito obrigado, Senador. Eu seu nome eu cumprimento todos da Mesa, da audiência.

Eu gostaria de fazer um pequeno histórico da nossa aviação experimental no Brasil, com a permissão do presidente da Abraex

Na década de 80, quando eu entrei no Sistema de Aviação Civil, como no DAC, eu já era, mas como piloto, existia uma única legislação sobre experimentais, que era uma circular de informação do CTA, Centro Tecnológico da Aeronáutica, que foi cópia *ipsis litteris* da mesma regulamentação da FA, nos Estados Unidos, que a fez preocupada com a proteção da indústria homologada americana, Cessna, Piper, que não poderiam sofrer uma concorrência da aviação experimental. E nós copiamos a mesma legislação, inclusive ficamos até hoje protegendo a indústria americana, da Cessna e da Piper, porque a nossa atividade poderia ter sido, digamos assim, mais desenvolvida a nossa aviação se tivesse sido permitido maior uso das aeronaves experimentais.

Na época, o Código Brasileiro de Aeronáutica tinha uma definição de aeronave, que foi lida ali, e consta até hoje, e confunde aeronave experimental com aeronave de construção amadora. A definição que está no Código é aeronave construída por amadores para seu próprio uso no esporte ou lazer.

E a aviação experimental, no meu entender, é toda aviação não homologada. Aí entra uma aeronave que eu gostaria de trazer para o Brasil e ela não é mais fabricada. Eu não tenho como trazer essa aeronave, porque eu teria que homologá-la no Brasil para poder trazê-la. Fazer uma homologação numa aeronave sem a contribuição dos dados do fabricante é praticamente impossível. Então, seria um dos modelos. Pegar uma aeronave militar, que foi operada e não é sujeita a uma homologação, a uma certificação, e se eu quiser operá-la, no meio civil, como aeronave civil, para meu esporte e lazer, eu não posso porque não foi de construção amadora.

Então, o Código, a meu ver, deveria ser alterado. Isso já foi tentado várias vezes e sempre, na hora de colocar no papel, ninguém põe.

Existia uma entidade que cuidava da aviação experimental no Brasil, que era a Samae. Ela cuidava da aviação amadora; era lá de Recife, circunscrita aos construtores amadores de lá. Aí foi criada a Abraex para se ocupar de toda essa aviação. Mas, infelizmente, também a Abraex ficou muito focada na aviação de construção amadora e não desenvolveu, junto ao DAC e Anac, essa nova definição de aeronave experimental.

O CTA, o Centro Tecnológico da Aeronáutica, era o responsável por toda essa aviação experimental e construção amadora, e eles dispunham de um engenheiro. Então, para se construir um avião experimental, naquela época, levava-se três anos só de burocracia, porque você tinha que pedir uma vistoria inicial para apresentar toda a lista de material que seria usado na construção. Enquanto você não tivesse comprado tudo isso, não podia requerer a vistoria do CTA. Isso aí já dificultava, porque, normalmente, uma construção dessas leva dois anos, e você vai comprando o material à medida que vai sendo utilizado. Então, ficou proibitiva a construção amadora.

Os ultraleves entraram no Brasil nesta época: em 1981, 82, eles chegaram. E duas pessoas compraram ultraleves lá; trouxeram para o Brasil; aqui desmontaram e aqui começaram a copiá-los e fabricá-los. Aí foi mandado para o CTA para avaliação dessa construção. E aí o CTA criou os Requisitos de Homologação para os Ultraleves, mas por não conhecer ultraleves, criaram requisitos baseados na certificação de um avião experimental. Eu lembro uma reunião no CTA onde o engenheiro falou: “Mas o velocímetro não é homologado?” Eu falei: “Mas não se usa velocímetro para voar essas aeronaves. A gente voa sentindo, no corpo, o voo da aeronave”. E aí me ridicularizaram e eu perguntei: “Você olha para o velocímetro na hora do pouso?” Ele falou: “Não, não, eu não sou aviador”. Eu disse: “E você olha?” Ele disse: “Eu também não sou aviador”. Eu disse: “Então, vocês não podem opinar. Têm que falar com os aviadores para dizerem se é necessário ou não”.

E aí houve um imbróglio lá e não saiu. Eu era do DAC nessa época. Não houve um consenso sobre essa legislação, e o DAC puxou para si a responsabilidade pela aviação experimental. E na época foram contratados três engenheiros: o Galhart, o Tabacnik e não me lembro o nome do outro – que ficaram na divisão de aerodesporto cuidando só da edição experimental. Com o tempo e falta de gente no DAC, roubaram os engenheiros da Divisão de Aerodesporto e aí se voltou ao mesmo problema: faltava gente para fazer a vistoria das aeronaves. Aí o DAC passou a credenciar engenheiros civis, engenheiros aeronáuticos civis,

para fazer esse trabalho. E que é o que se encontra até hoje e foi isso o que possibilitou o grande desenvolvimento em nossa aviação.

Na década de 90, foi trocada essa função. O DAC criou uma legislação específica para o ultraleve. Foi legislado sobre a habilitação, sobre a construção, sobre o registro, sobre os aeródromos a serem usados. Tudo porque o DAC era engessado, ele não admitia uma legislação nova para coisas novas. Pela divisão de Aerodesporto foi feito isso. Foram criados CPDs, sítios de vôos, CPRs e essas coisas todas.

Depois do ano 2000, a AFA reconheceu essa construção de *kits* nos Estados Unidos. Era como a nossa. Tinha de ter 51% da construção, mas a própria AFA aceitava que eu comprasse um kit na fábrica e que, aqui do lado, existisse uma empresa que montasse o kit para mim. Isso foi tolerado até recentemente, acho que até hoje ainda permanece. Aí eles viram que a construção experimental das aeronaves leves estava de boa qualidade e criaram o LSA. Mas o LSA que eles criaram era com o intuito de ter uma “homologação” que ficaria entre o experimental e o avião homologado e que permitiria determinados usos proibidos para o experimental. Isso foi feito e está em aplicação lá. Já estão reclamando do peso que foi colocado. Já estão querendo alargar o peso dos 750 kg originais que a nossa legislação sempre previu e que agora está baixando de novo para 600 kg.

A Anac resolveu adotar a mesma legislação da LSA. No princípio, participei das reuniões, eram muitas boas. Nós queríamos ter esse *up grade* da nossa aviação de ultraleves, de aviação leve. Só que tem um detalhe: eles criaram o especial, que pode ser entregue voando, pelo fabricante, mas o experimental tem de ser montado pelo próprio.

Eu não teria coragem de voar em um avião montado por mim. Então, quando comprei o meu experimental paguei a uma empresa para montar para mim a aeronave. Eu queria experimental porque é muito mais barato. Um avião homologado tem o preço duplicado simplesmente pelo fator homologação. O que um empresário gasta para homologar uma aeronave ou qualquer produto aeronáutico triplica o seu custo porque ele vai ter de diluir em uma pouca margem de venda de produtos tudo o que gastou no desenvolvimento e na homologação do produto.

Então, acho que a nossa legislação...Bom, a Anac, então, soube ontem, revogou o 37. Escrevi: a Anac resolveu adotar a legislação da AFA, mas agora mexe naquilo que funcionou por mais de três décadas, permitindo que o Brasil criasse uma indústria de primeiro mundo, inclusive com uma aeronave que começou como construção amadora, passou a ser comercializada em série, foi certificada como LSA, nos Estados Unidos, pela FAA, e pela Easa, na Europa, e, recentemente, foi premiada nos seguintes termos: “Projeto Brasileiro de Aeronave SeaMax foi escolhido pelos juizes da 38ª edição Sun & Fun sendo premiado como *outstanding best comercial LSA airplane*.”

Felizmente, para Miguel Rosário, que é o projetista dessa aeronave, que criou essa aeronave – e a criou para Armando Nogueira, que era da Globo e todos conhecem. Ele fez o avião para o Armando. O avião ficou tão bom que ele começou a produzir. Nessa produção ele viu que se o fizesse como LSA ganharia mais mercado e evoluiu. Mas, se ele tivesse

começado o desenvolvimento dessa aeronave na égide da nova legislação seria impossível, não seria viável economicamente.

Por isso, a gente defende que exista, que será permitido. Posso optar por pedir para alguém montar a minha aeronave. Eu vou voar na aeronave. Então, essa briga de não comercial não pode ter vantagem comercial; experimental, não pode ganhar dinheiro, acho errada. Estamos protegendo a indústria americana. Nós não temos indústria homologada de aviões leves aqui no Brasil.

Então permitir continuarem as empresas... Então, eu vi assim, quem tem um LSA aprovado e especial, ele pode ser vendido para alguém que queira puxar faixa, que queira fazer algum uso comercial, como estava previsto no início. O que não quiser isso aí, o que não fizer isso, vai vender só para o uso esportivo mesmo, vai cair o mercado dele. Mas o piloto, o piloto opta. Eu tenho opção. Eu vou lá e pago. O LSA vai custar mais caro do que o experimental, porque, para fazer uma certificação como LSA, ele vai ter que investir dinheiro e esse dinheiro vai ser diluído entre os produtos dele. E a nossa indústria infelizmente é isso.

Nós tivemos no começo do ultraleve um motor feito no Brasil, só que o preço dele era três vezes mais caro do que o motor Cuyuna do qual ele foi copiado. Por quê? Porque o Cuyuna previa vender três mil unidades por ano. Dele, vendia dez. Então o custo do desenvolvimento dele foi ter que se diluir em dez aeronaves e não em três mil, e é a mesma coisa na nossa indústria.

Então, a Anac se quiser evoluir para isso aí tem que dar flexibilidade. E o cliente vai escolher: Eu quero um LSA especial, porque eu quero a garantia da construção dele, porque ele foi testado e tal. Eu não quero, eu quero voar num... Porque eu acho melhor alguém construir vários do que eu fazer um para mim. Eu não me arriscaria entrar dentro dele, porque eu não tenho a menor habilidade mecânica para construir, e assim a maioria dos brasileiros, bem diferente dos Estados Unidos e Europa, onde eles são mais dessa atividade e onde eles têm um inverno com seis meses de neve, em que eles ficam trancados numa garagem montando o avião. E no Brasil nós não temos isso.

Então essa é a minha indicação, a minha idéia a respeito. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Muito bem Comandante Albert. O que o Comandante Albrecht quis dizer é o seguinte, na prática, é importante a gente deixar registrado.

Um avião experimental Cirrus, que é homologado, ele custa US\$750 mil dólares. Um RV10, fabricado aqui no Brasil, não homologado, similar, US\$222 mil dólares.

O SR. GUSTAVO HENRIQUE ALBRECHT – É isso aí. Essa é a diferença.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Então, para vocês terem a diferença. Então vamos mais lá, para se homologar, a empresa nacional paga um custo mais ou menos aproximado de US\$ 8 milhões. Então, precisamos ajustar essa distorção em relação à aviação experimental. Não é isso? Pelo que eu entendi, é basicamente isso aí,

deixando aqui mais claro aqui na subcomissão. E vai como uma contribuição à SAC e à Anac para a gente corrigir essa distorção, não é?

Portanto, com a palavra o companheiro Humberto Peixoto Silveira, que é o Presidente da Associação Brasileira de Aviação Experimental.

V. S^a dispõe de dez minutos, prorrogáveis pelo tempo necessário.

O SR. HUMBERTO PEIXOTO SILVEIRA – Obrigado. Boa tarde.

Agradeço a oportunidade de aqui estar, principalmente pelo fato de esta comissão ser criada para dar oportunidade a todos nós que estamos fazendo um trabalho atrás dessa aviação que a gente diz experimental. Mas, como um todo, ela é de grande utilidade. Esse nosso trabalho é de grande utilidade para a aviação como um todo.

Eu vou falar um pouquinho sobre isso aí. Não devo mais falar sobre a Abraex, acho que vocês todos já falaram sobre a Abraex. A bem da verdade, eu vou fazer algumas considerações aqui que seriam, a Associação Brasileira de Aviação Experimental — Abraex, através do seu Presidente, que sou eu, hoje, há praticamente uma semana eu tomei posse já foi... Aliás, eu fui fundador da Abraex e venho trabalhando, ora como diretor, ora como vice-presidente e, novamente, hoje, como Presidente, em prol dessa aviação que a gente acredita que seja o início de toda a nossa história da aviação que começou lá atrás, praticamente antes, no final do século XIX, começo do século XX, fazendo o primeiro avião, o mais pesado que o ar, colocando essa aeronave em voo e cumprindo algumas regras que eram estabelecidas, na época, era o Grupo de França, instituindo um prêmio que, praticamente, muita gente já sabe que é um prêmio de 1.500 francos para a aeronave que atingisse um voo de, pelo menos, 200 m.

Ele teve algumas dificuldades com essa aeronave várias vezes, mas, finalmente, cumpriu, em 1906, isso daí. De lá para cá, na realidade, fomos o primeiro, o precursor de toda essa história de aviação que vem se desenvolvendo no mundo, embora ele tivesse o mérito de voar, de fazer esse primeiro vôo com registro, nenhuma parte do mundo estava preocupada com isso daí, os americanos estavam preocupados com homologar, fazer o registro de marcas e patentes, garantir comercialmente a sua invenção. E o nosso brasileiro Santos Dumont, na realidade, não estava preocupado com isso, ele estava realmente usando o que ele gostava, o que ele sabia fazer e o que fez muito bem foi nos colocar como os primeiros nessa nossa aviação. Daí para cá, a bem da verdade, o brasileiro ter esquecido um pouco de que ele teve e tem isso no sangue, muitos dos brasileiros, que é a vontade de voar e de continuar desenvolvendo tudo isso daí.

Hoje, o Alves acabou de falar sobre o SeaMax, projeto nosso de brasileiros, está construído no Brasil e exportado para alguns países. Paradise, outra aeronave. Aliás, temos algumas outras que estão no mesmo caminho e tudo. Então, temos grande potencial para isso que não está sendo utilizado e, principalmente, o que tenho visto é a falta de apoio dos órgãos, se bem que esta falta de apoio, também tem o nosso lado que a gente não vai atrás desse apoio.

É por isso que agradeço a esta Comissão, que nos deu a oportunidade de chegarmos aqui e falar aquilo que a gente precisa para almejar alguma coisa mais e não ficar reclamando somente que ninguém faz nada por alguém, ou seja, penso, da minha parte, como Presidente da Abraex e como uma pessoa que, se não vou atrás dos meus interesses, o Governo não tem obrigação de saber o que quero, nem vai saber. Então, da minha parte, como representante dos associados da Abraex, tenho, vou deixar aqui registrado que vou...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Se puder ficar um pouquinho mais para frente...

O SR. HUMBERTO PEIXOTO SILVEIRA – Ah! Por causa do microfone.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Por causa das notas taquigráficas.

O SR. HUMBERTO PEIXOTO SILVEIRA – Então, vou deixar aqui registrado que vou me empenhar muito em passar suporte para que vocês, organizações, Governo, nos apoiem naquilo que acharem que podemos para a gente conseguir desenvolver melhor a nossa aviação.

Para isso, eu poderia falar bastante, mas eu preferiria ser um pouco mais sintético e vou dissertar aquilo para ser mais objetivo porque o tempo é curto. Então, solicito, em primeiro lugar, dos órgãos Anac e outros que, na realidade, é uma coisa muito importante que a gente tinha como incentivo, como Santos Dumont, que exemplifiquei aqui, teve o Prêmio do Aeroclube da França, não temos na versão experimental amadora, nenhum incentivo hoje. Tínhamos, há bem pouco tempo, o incentivo de taxa de pouso e decolagem, comunicação para aeronave experimental especificamente, a gente tinha como incentivo isso, isso era uma coisa muito importante. Não pelo valor, mas como, vamos dizer, um respeito a todos os que estão desenvolvendo por conta própria, com valores pessoais, uma tecnologia que daqui a pouco, quando ela for entendida como uma tecnologia aproveitável, vai ser utilizada pelos grandes parques aeronáuticos do Brasil e do mundo, como é feito com a Embraer, com a Boeing, com a Airbus, que hoje se utilizam da técnica de construção de aeronaves com materiais compostos.

Essa técnica do material composto foi desenvolvida na década de 60 pelos americanos, mais precisamente, para que entendam melhor, sendo mais objetivo, por dois irmãos chamados Burt Rutan e Dick Rutan, que colocaram isso no mundo, que você poderia fazer um avião facilmente através de materiais compostos e que em pouco tempo você colocaria para voar essas aeronaves. Isso, na época, foi entendido pela aviação homologada como alguma coisa não muito séria.

Hoje, temos material composto em grande parte de toda a nossa aviação de grande porte e isso à custa de um laboratório de custo bem baixo, que se desenvolvia dentro das oficinas, das casas, das garagens, e que veio para o mundo hoje a um custo muito baixo.

Solicito também a validação e a contagem das horas voadas em aeronave experimental por pilotos portadores de licença PP, podendo ser lançadas na CIVE para fins de adaptação e recheque ou o cumprimento do total das 200 horas requeridas para PC ou das mil

horas dos alunos de ciências aeronáuticas, necessárias para o ingresso em uma companhia aérea. A gente não entende por que esses alunos não podem colocar essas horas na CIVE como válidas se houver um controle rígido para o registro dessas horas. Então, é isso o que a gente vem solicitar também.

Pedimos a simplificação e a redução da tributação da Receita Federal, na importação via Correios, de kits e componentes necessários à construção dos projetos dos associados. Hoje, se você comprar algo de um fornecedor pela Internet será tributado em 60% sobre os custos mais o frete, o que é um absurdo, visto que os produtos para uso aeronáutico são tributados em alíquotas bem inferiores.

Solicito também o credenciamento da Abraex pela Anac para fiscalizar a operação, documentação e acompanhar as etapas da construção amadora, tarefa atualmente exercida pela Anac. Então, o que venho oferecer é o suporte da Abraex, empenhada em ajudar a Anac a cumprir essa regulamentação, essa forma de acompanhar essas etapas todas, porque temos competência para isso e oferecemos isso à nossa parceria.

Estou propondo também a criação do Fundo Nacional para o Desenvolvimento da Aviação Leve no Brasil. O objetivo do Fundo é incluir no currículo escolar das escolas matérias da nossa tão vasta cultura aeronáutica para incentivar a vocação aeronauta de pequenos brasileirinhos, criar modelo com alojamento, alimentação, lazer, uniforme, transporte e, principalmente, capacitar e dar abrigo a crianças desamparadas, principalmente capacitar e dar abrigo a crianças desamparadas, principalmente moradoras de rua;

- . formar assistentes sociais para prospectarem crianças moradoras de rua, que estão reféns das drogas e do submundo do crime, salvando-as de um desgraçado futuro, escolha essa por interesse, vocação, etc.;

- . dar suporte para viabilizar parcerias com Sebrae, Senai, Fiesp, Ciesp, empresas de sociedade civil, órgãos públicos, escolas e fundações.

- . oferecer e criar, junto aos empresários do setor, emprego para os formados;

- . fomentar o interesse de apadrinhar esses brasileirinhos de todas as formas dignas possíveis.

O meu amigo João Amaro, que está fazendo parte da Mesa, é uma das pessoas com quem a gente está conversando muito por alto alguns acerca desses detalhes, que nos ofereceu até lugar, área e suporte junto ao museu da TAM, e nós poderíamos iniciar com essa primeira escola.

Eu não pretendo fazer uma escolinha só. A minha ideia é fazer isso, de certa forma iniciando em todas as capitais do Brasil. Nós temos muita gente desamparada, muitas crianças que poderiam ser aproveitadas e, de uma forma ou de outra, podemos aproveitá-las.

A aviação brasileira está muito carente em empregos técnicos como mecânicos, soldadores, marceneiros, pintores, montadores, ajustadores e essas crianças poderiam ser formadas nessas técnicas.

Finalizando, creio que estão dando muitas oportunidades a garotos e garotas de serem cantores, músicos, artistas, jogadores de futebol, mas profissão mesmo para encarar a vida dignamente está faltando e muito.

Como eu disse a vocês, isso daí é da maior importância que eu acho, essa parte social dessa criançada e, com os amigos que temos, com as associações que temos, eu tenho plena certeza de que poderíamos dar um enorme início a essa atividade.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Muito bem, Humberto. Dentre as sugestões, o Humberto disse que a Anac deveria observar com relação ao que ele fala da CIV, que é a Caderneta Individual de Voo, em que o piloto lança e registra suas horas. Ele lança a ideia para o avião experimental, homologado: que essas horas da CDV possam ser lançadas na Caderneta Individual de Voo e que sejam computadas com as 200 horas para o piloto comercial e assim por diante.

Eu penso que a Anac poderia também, até porque hoje os aviões experimentais estão supermodernos, bem como os equipamentos, quer dizer, não vejo nenhum problema de viabilizar essa proposta, dentre várias que ele sugeriu, pois facilita muito a formação dos pilotos comerciais, porque o mercado está superaquecido e a nossa TAM está representada pelo comandante Rolim.

Portanto, concedo a palavra ao Bruno de Oliveira Sousa Santos, sócio diretor da Paradise, Indústria Aeronáutica Militar. Vamos ouvi-lo. Por último, nosso decano, que está ali Iná reserva técnica, que irá também se pronunciar.

V. S^a dispõe de dez minutos, prorrogáveis se necessário.

O SR. BRUNO DE OLIVEIRA SOUSA SANTOS – Boa tarde a todos! Meu nome é Bruno. Venho aqui representar a Paradise Indústria Aeronáutica, que surgiu do sonho de um menino de sete anos de idade, que, ao ver uma aeronave passar em cima da fazenda onde nasceu e onde morava, disse: “Um dia eu vou fazer um avião desses”. Não chegou nem ao tamanho, nem ao porte daquele avião que ele viu passando, mas surgiu a ideia do Paradise, que hoje é produto certificado nos Estados Unidos, na Austrália, na África do Sul. O próprio Major Albert viu o surgimento dessa ideia, desse projeto. Iniciamos na Ilha de Itaparica, próximo a Salvador, desenvolvemos, melhoramos o produto, conseguimos as certificações. Montamos uma indústria nova em Feira de Santana, onde nós temos, hoje, 62 mil metros quadrados de terreno e aproximadamente sete mil metros quadrados de área construída, para poder produzir não só o Paradise, que é o projeto inicial, a ideia inicial, mas desenvolvemos, também, mais três modelos próprios: o Paradise P4, que é um dos primeiros quatro lugares experimentais do Brasil, projeto nosso também, projeto brasileiro; nós temos o P2-S, que é um intermediário de dois lugares, também; e por último, agora, o lançamento, que é o Paradise Eagle, de asa baixa.

Além desses quatro modelos próprios, nós temos mais três, que são os kits RV-9, RV-7 e RV-10, os quais o Senador já citou, na comparação com o Cirrus.

Fizemos um investimento alto em Feira de Santana, treinamos pessoas, capacitamos; investimento em maquinário, em infraestrutura; investimento na certificação fora do Brasil, e desde o dia 01 de dezembro do ano passado, nós não podemos abrir mais nenhum processo de aeronaves que não se enquadrem na categoria ultraleve.

Hoje, de sete modelos, basicamente, só podemos abrir processo de três: o Paradise P1, que é o primeiro, porque se enquadra na categoria LSA, é ultraleve; o P2-S tem um tempo de três anos mais, acho que, agora, dois anos e meio, porque não se enquadra no limite de peso de 600kg, nem vai se enquadrar. Quando nós baixamos de 750 para 600, nós estamos falando em tirar segurança do avião, estamos falando de 150kg a menos, nós estamos falando de tirar, de enfraquecer tubos, resistência de materiais, enfim, de 150kg de diferença.

Então, esse P2-S nós não vamos ter como enquadrar na categoria LSA. É arriscado você expor a vida das pessoas ao reduzir 150kg.

Então, dos sete que nós temos hoje, nós passaremos a trabalhar com dois modelos apenas: o Paradise Eagle e o Paradise P1.

O P4 sai porque passa a ser avião... Já é avião experimental e só vai poder ser construído única e exclusivamente por amador.

Se estamos falando que o risco é alto, dos aviões experimentais, por que não autorizar as indústrias, também, a participar do processo de fabricação?

É como o Major explicou aqui: ele não tem condições técnicas, não tem tempo – nós vendemos para empresários, para fazendeiros, que não vão largar o seu dia a dia para montar avião no quintal de casa. Para isso tem o pessoal que gosta, que faz isso como *hobby*, o pessoal da Abraex, que tem nisso um *hobby*. Eles não vão parar para construir avião.

Então, o P4, que é projeto nosso, eu só vou poder vender o *kit*. Eu não posso vender o meu avião, que nós projetamos, mais voando. Eu só vou poder entregar o *kit*, para que um amador vá e construa.

Então, nós estamos, aí, favorecendo com isso que, ao invés de produzirmos no Brasil as aeronaves, nós passemos, agora, a trazer de fora aviões usados, para que substituam esses aviões que não mais serão produzidos no Brasil.

Além disso, nós estamos estimulando que os meus funcionários, como já está acontecendo, saiam da minha indústria e montem os famosos “fundos de quintais”. Eles vão passar a pegar os *kits* que os empresários vão fornecer e vão montar sem pagar imposto, sem ter aqueles encargos todos que nós temos, sem ter feito altos investimentos, como nós, das indústrias, fizemos.

Nós estamos tendo como concorrentes, hoje, não as outras indústrias, mas os próprios funcionários, que estão vendo nessa situação de legislação, de mudança de legislação, uma ótima maneira de ganhar dinheiro.

Nós perdemos tempo ensinando, treinando, fizemos parceria com o Governo do Estado da Bahia para que o Senai desse treinamento de um ano, um ano e meio, e isso está indo por água abaixo.

A indústria... Eu falo pela minha, mas tem a Empaer, também, que lançou agora um avião de quatro lugares e não mais vai ter condições de construir, não mais vai ter condições de entregar voando; a própria Fly, que, hoje, tem aproximadamente 200 funcionários, não mais, também, poderá construir os RVs.

Então, estamos tirando da mão da indústria, que está gerando imposto, emprego, e colocando na mão do amador, fora que os empresários vão passar a buscar alternativas, e essas alternativas passam a ser importação de aeronaves.

Então, nós não temos cultura, no Brasil, de o empresário ir para o fundo da casa dele montar avião. São poucos. O pessoal da Abraex pode constatar isso aí. Demoram três, quatro anos fazendo uma aeronave.

Nós não podemos restringir as indústrias de montar aviões experimentais. A legislação fala que 51% têm de ser feitos por amador. E por que não pela indústria também? A indústria está sendo fiscalizada pela Anac. Nós temos, hoje, o CAFC, que vai ser extinto, já foi extinto, Certificado de Autorização para Fabricação de Conjuntos. A Anac foi, inspecionou a indústria, inspecionou nossos projetos e nos permitiu a construção de conjuntos de aeronaves. Por que essas aeronaves vão ser feitas única e exclusivamente por amadores?

Então, ficam esses questionamentos para que o pessoal da Anac averigüe com carinho e veja que a indústria de aviação leve cresceu, não são mais pano e tubo. Os aviões avançaram, têm um controle de qualidade muito grande dentro das indústrias. Vocês mesmos constatarem isso nas auditorias que fazem, nas inspeções.

Então, eu acredito que não devem tirar isso da mão das indústrias e botar, única e exclusivamente, na mão de um amador ou do meu funcionário, que vai virar meu concorrente.

Então, fica aí o meu relato.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Quem tem acompanhado as audiências públicas desta Subcomissão pode observar que cada audiência pública é interessante, porque cada segmento a gente logo vê aflorar as necessidades de atenção por parte da SAC, da Anac, com relação àquele setor, no caso, aqui, específico da aviação experimental.

Então, o Dr. Ricardo e o Dr. Néilson... É importante observar a fala aqui, no caso do Bruno, por exemplo. Até a questão de segurança: você tem muito mais segurança na indústria, ali, em que é muito mais fácil fiscalizar a questão de segurança, do que nos fundos de quintais, e nós estamos transportando vidas. Às vezes, até se perde o controle da questão que tanto a Anac prima, que é a questão da segurança.

Portanto, eu sugiro que a Anac e a SAC sentem com as indústrias aeronáuticas, sentem com a Abul, sentem com a Abraex, voltem a esse diálogo, para que a gente possa construir efetivamente. Isso nós vimos, aqui, demonstrado pelo Ricardo, pelo Néilson, essa vontade, também, de avançarmos nesse sentido.

É claro que, ao final desta Subcomissão, nós iremos apresentar o relatório final, o relatório propositivo, porém, já agora a nossa assessoria, com os consultores... Nós iremos apresentar, na quinta-feira, para a Presidente da Comissão de Infraestrutura, o nosso relatório parcial do que foi feito até agora com relação às audiências públicas e uma síntese do que vai bem, do que foi detectado de problemas e quais as sugestões para a solução, quais as soluções que nós teremos para sugerir. Então, na quinta-feira, nós já vamos apresentar, inclusive com esta audiência pública já incluída nesse relatório parcial.

Portanto, muito trabalho, aí, para os consultores, para o Prof. Jorge, o Paulinho, Vítor, Alexandre, enfim, todos que estão envolvidos, diretamente, nesta Subcomissão.

Portanto, é importante essa colocação por parte da Anac e da SAC, para poder avançar no sentido de que a indústria nacional seja fortalecida, que gere emprego, gere renda, ainda mais lá em Feira de Santana, na Bahia, quer dizer, olha onde está gerando emprego e renda.

Portanto, agora, com a palavra, o Comandante João Francisco Amaro.

É uma alegria vê-lo aqui, no nosso meio. Há quanto tempo eu não o via pessoalmente e, hoje, tenho o prazer de ver esse grande amigo de todos nós, aviadores da Amazônia, como ele também voou muito lá. Não é muito velho, não, mas é da época do meu pai e de tantos outros aviadores bons daquela região.

Com a palavra V. S^a, João.

O SR. JOÃO FRANCISCO AMARO – Obrigado, Senador.

Foi mesmo uma surpresa muito grande encontrar o Vicentinho aqui, filho do Vicentão, lá de Porto Nacional, de Gurupi, daquelas bandas do hoje Estado do Tocantins. Foi mesmo, Senador, foi mesmo, tenha a certeza disso.

Naquela época, quando eu e o meu irmão nos mudamos lá para o Araguaia, no fim dos anos 60, pudemos conviver com aviadores, os verdadeiros bandeirantes daquela região, onde a maioria dos voos que fazíamos, nós tínhamos de levar o combustível dentro do avião para podermos retornar. E era assim com todo o mundo.

E, daquela atividade nasceu a Araguaia Táxi-Aéreo, com base em Aragarças, mas que, na verdade, o grosso dos nossos clientes estava em Goiânia – morávamos em Santa Terezinha –, e atendíamos aos fazendeiros que abriam as suas fazendas com incentivos governamentais emitidos pelo governo revolucionário, no começo dos anos 70.

E, daquela empresa, daquele trabalho, Senador – o teu pai iria ficar surpreso – ... Nasceu, então, a maior empresa do Brasil. (*Palmas.*)

Bom, daquela meia dúzia de passageiros que transportávamos por dia, hoje são mais de cem mil. Da meia dúzia de monomotores, hoje são mais de 150 aviões. Confesso que nem me lembro o número de aviões que a empresa tem. Do faturamento que tínhamos na época, para justamente pagar o valor dos aviões financiados, a empresa fatura hoje mais de um bilhão de reais por mês. E podem crer, senhores, nós tivemos prejuízo ano passado. É uma ironia falar um negócio deste, mas parece que, no Brasil, existe uma cultura que empresa aérea tem de dar prejuízo. Eu não quero desvirtuar aqui o assunto.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Fique à vontade.

O SR. JOÃO FRANCISCO AMARO – Obrigado.

Então, foi um trabalho muito difícil, como vocês podem imaginar. Apenas para curiosidade de vocês e de quem nos ouvi, 40% dos nossos custos são destinados ao combustível, 20% destinados ao pagamento de pessoal, com mais de 30 mil funcionários, e 20% com o custo de pagamento de *leasing*.

Meu irmão já foi embora, vai fazer 11 anos este ano, e, no início dos anos 90, quando a empresa começou a tomar uma forma de empresa, normalmente estabelecida no transporte de passageiros, nos decidimos construir um museu, porque o museu era, para nós, um atestado, uma espécie de agradecimento à sociedade brasileira por ter nos dado a TAM, por ter feito da TAM a empresa que já era no momento.

E fizemos o museu, e o inauguramos há quase dois anos. E eu gostaria que todos que estão aqui nos ouvindo e os que estão nos vendo pudessem, realmente, ver o museu. Eu sou meio suspeito para dizer, porque eu sou um dos fundadores do museu, mas ficou uma obra de Primeiro Mundo. É uma obra que engrandece muito a aviação do País. É uma obra que, penso, é um atestado de preservação das nossas aeronaves, da história da aviação.

Eu acho que estou me alongando muito, não estou Senador?

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Fique à vontade. Você está em casa.

O SR. JOÃO FRANCISCO AMARO – Bom, eu fui convocado aqui para falar sobre a aviação histórica. Eu acho melhor falar deste assunto porque a coisa pode tomar outro rumo, que eu não quero. Senador, eu não quero lhe pôr em dificuldade.

Há poucos dias, há pouco mais de 40 dias, a Anac publicou uma instrução suplementar que trata da aviação experimental antiga.

Vocês não imaginam o que é restaurar um avião antigo. Porque ninguém constrói um avião antigo, ele tem de ser restaurado. Não existem mais oficinas que restaurem esses aviões, porque o fabricante sequer existe. São aviões das décadas de 20 e 30. Nós estamos falando da aviação desta época, coisa de 80 anos passados, cuja maioria dos aviões que estão expostos no museu é desta época.

Bom, e, nos nossos hangares esparramados neste imenso País, existem dezenas, para não dizer centenas de aviões antigos que estão apodrecendo, que estão se acabando. E eu sei muito bem qual é a dificuldade governamental da Anac em poder facilitar as coisas para o seu proprietário e dar a ele a condição de restaurar este aviação.

Mas, finalmente, depois de tanta discussão, a Anac publicou essa instrução. E, nessa instrução, Senador, eu só quero duas coisas; que a Anac pense em aumentar a distância que esses aviões possam voar, oriundos da sua base, que está, me parece, limitado em 300 km, não é isso? É mais ou menos isso. Eu acho que 300 km se reúnem duas horas de voo, e isso é ridículo para os aviões, pelo menos para os aviões que estão no museu. São 38 aviões que podem voar, que estão no museu, dos 80 aviões que estão ali expostos.

Então, o serviço que nos desempenhamos nesses aviões, dá a ele a condição de aeronavegabilidade tal qual de qualquer avião que existe no Brasil hoje. Entendo que cercear 300 km é muito pouco para esse avião.

E mais um pedido só: que é a isenção de tarifas aeroportuárias para esse tipo de avião. Só isso, nada mais.

Encerro, aqui, o que eu tinha a dizer. A não ser que vocês queiram perguntar alguma coisa. Eu estou disposto a responder.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Pronto? *(Pausa.)*

Mas, as duas colocações perfeitas.

Agora, vamos para as considerações finais.

Se concordarem, vamos ficar com a Anac e a SAC por último, porque, às vezes, alguém queira fazer mais alguma colocação. Antes, porém, quero deixar algumas perguntas que nós formulamos para a SAC.

Como a Secretaria de Aviação Civil vem trabalhando a questão do desenvolvimento da indústria da aviação experimental brasileira?

Qual o departamento é o responsável pela mesma, dentro da Secretaria de Aviação Civil?

Quais são os incentivos que a Secretaria de Aviação Civil está preparando para a aviação experimental? Exemplo: simplificação e redução da tributação da Receita Federal na importação de *kits* e componentes necessários à construção dos projetos para a indústria nacional etc.

A Secretaria de Aviação Civil e a Anac trabalham conjuntamente a questão da aviação experimental? Como se desenvolve esse trabalho? E a sugestão que nós já demos: mantém-se esse diálogo permanente com as entidades.

Qual é o canal de comunicação que a SAC (Secretaria de Aviação Civil) mantém com as entidades representativas da aviação experimental?

Agora, para a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil), caro Nélon. O que representa a aviação experimental para a Anac e o que a agência pode fazer para promover a sua atividade no Brasil?

Como a Anac fiscaliza as atividades da aviação experimental no Brasil, incluindo as operações dos ultraleves?

A Anac pretende credenciar as associações para fiscalizar a operação, documentação e acompanhar as etapas de construção amadora de aeronaves?

A Anac pretende retornar a isenção de taxas para aeronaves experimentais? Já foi solicitado aqui para pouso, permanência, fonia, etc?

Quais serão as conseqüências da revogação do RBHA-37 por parte da Anac para as atividades-fins da aviação experimental?

As indústrias nacionais têm conseguido notoriedade no cenário internacional referente à fabricação e montagem de aeronaves. Aqui vimos inclusive o Bruno fazer uma belíssima explicação.

A Anac restringiu a atividade das indústrias de montarem *kits*. O que a mesma pode fazer para proteger as mesmas – o que a Anac tem aí para proteger a nossa indústria –, sem que estejam obrigadas a seguir a legislação do LSA (*Light Sport Aircraft*)?

Por que a Anac, que está copiando a legislação americana do LSA, não faz uma ressalva com relação ao peso máximo de decolagem, tendo em vista que a maioria das empresas terão de enxugar, como já foi dito aqui, o peso de suas aeronaves, que já foram desenvolvidas para o peso máximo de 750kg, podendo inclusive comprometer a segurança de voo, o que já foi colocada pelo Bruno.

Agora, para a Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves, Comandante Albrecht, as associações estariam preparadas para assumir o papel de fiscalização da atividade dos seus membros? Se quiser ir anotando, já sabe...

Por que o avião homologado é tão mais caro que o experimental?

A definição de aeronave experimental no CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica) atende à atividade de aviação experimental ou fica restrita à aviação amadora?

Agora, para a Abraex (Associação Brasileira de Aviação Experimental), Dr. Humberto. Quais são os incentivos de ordem tarifária, tributária, etc, que a SAC e a Anac estão apresentando para a aviação leve esportiva brasileira? Foi inclusive colocado pelo senhor aqui.

A legislação a respeito da aviação histórica aí vai para o companheiro e amigo João Rolim. A legislação a respeito da aviação histórica está satisfatória para essa categoria? Além das duas reivindicações, há mais algumas sugestões nesse sentido?

E aqui vai a última para o Bruno, da Paradise. As indústrias nacionais têm conseguido notoriedade no cenário internacional referente à fabricação e montagem de aeronaves. O que leva a Anac a restringir as indústrias de montarem *kits* e fazer com que

apenas única e exclusivamente os amadores passem a fazer montagem das próprias aeronaves? Já foi até explicado aqui, mas só para arrematar.

O produto final não seriam aeronaves menos seguras?

A aviação brasileira está carente de técnicos qualificados como mecânicos. Como esse fato reflete-se na aviação experimental? Existem cursos para formação específica nessa área? Para você também, Bruno.

Portanto, são esses os questionamentos por parte da Anac e da SAC, para o Dr. Néelson e o Dr. Ricardo. Caso não estejam com a resposta de pronto, não há problema algum. Depois, as encaminham à subcomissão, e os senhores terão acesso às notas taquigráficas. Não se sintam constrangidos por nada não, porque às vezes surgem vários questionamentos e assuntos que poderiam não estar no conhecimento do senhor.

E começamos aqui, de lá para cá, com o Bruno, para as considerações finais e as respostas aos questionamentos. Dispõe de cinco minutos.

O SR. BRUNO DE OLIVEIRA SOUZA SANTOS – Na verdade, eu gostaria de salientar que, segundo as reportagens falando sobre a *Paradise*, nós estávamos entre os 25 melhores do mundo na categoria LSA. Até 2010/2011, entre os 20 mais vendidos nos Estados Unidos. Ganhamos o prêmio também de empresa do ano em 2009, em Sebring, local, não vou dizer sede, mas um dos lugares mais importantes do LSA dos Estados Unidos. Recebemos propostas para montar indústria, fabricação mesmo, lá em Lakeland, Sebring e, por último agora, Paraguai, mas gostaria de dizer a todos que nós somos brasileiros e não desistimos nunca. Nós não vamos deixar nosso País. A nossa vontade é produzir aqui. Queremos que a Anac nos ajude a produzir aqui os nossos aviões. Que possamos fornecer aos nossos clientes – aqui tenho dois, o Oscar, e o Eric, que têm *Paradise*.

Quero fornecer a vocês produtos seguros, porque sei que vocês não têm tempo de ir para o quintal da casa de vocês montar avião. Então, quero que a Anac nos ajude, nos auxilie, nos fiscalize e permita que continuemos a montar tanto *kits* como aviões experimentais e os nossos aviões LSA.

Sobre a pergunta, na minha explanação falei que estamos em parceria com o Governo do Estado da Bahia, juntamente com o Senai, para que possamos formar turmas de mecânicos especializados para a aviação experimental. Então, nós sempre estamos mesclando: colocamos dez funcionários nossos, que já trabalham conosco, e mais 15, que têm interesse em trabalhar com aviação. Então, estamos capacitando os que nós temos e abrindo um leque de opções que estão por vir.

Então, ficam aí as minhas considerações finais.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. PR – TO) – Muito bem.

Com a palavra o Comandante Albrecht, da Associação Brasileira de Ultraleves. Dispõe de 5 minutos.

O SR. GUSTAVO HENRIQUE ALBRECHT – Obrigado.

Bom, a parte de por que um avião homologado é mais caro do que o experimental eu já falei. Gasta-se o equivalente a três, quatro vezes o valor de uma aeronave somente para se conseguir a certificação, fora o que se gasta com projeto, fora o que se gasta com o desenvolvimento da aeronave e, depois, é preciso diluir isso num pequeno número de aeronaves produzidas. Isso com certeza vai elevar o valor dessa aeronave.

O experimental não tem esse gasto. Por isso, pode ser mais barato e, como o Senador falou, o valor de um Cirrus e o valor de um RB-10, que são semelhantes, andam juntos e têm a mesma *performance*.

Sobre a definição da aeronave experimental no Código Brasileiro de Aeronáutica, eu já tinha falado também. Eu acho que está incorreta, pois aeronave experimental não é só a de construção amadora; é qualquer aeronave que não foi submetida a um processo de certificação. E, nessa aí, incluem-se aviões militares, aviões que estão fora de fabricação e vários aviões modificados. Eu posso modificar uma aeronave: pegar uma aeronave, desmontá-la e modificar parte dela. Essa é minha ideia.

E, sobre as associações estarem preparadas para assumir o papel de fiscalização das atividades de seus membros, a Abul foi criada em 1987. Durante dez anos, não fez praticamente nada nessa área, até que um dia o antigo DAC (Departamento de Aviação Civil) chamou o presidente da Abul lá perguntando se teríamos condições de assumir alguma responsabilidade nisso. Por quê?

Um trike decolado em Franco da Rocha, São Paulo, subiu e quase colidiu com um avião da Lufthansa que estava se dirigindo para Guarulhos. Então, me chamaram para uma reunião, onde havia dez oficiais do DAC e eu.

E aí, as soluções que eram dadas: “Restringe e não deixa eles voarem nas terminais”. Eu disse: então, vocês matam 98% dos clubes de ultraleves, porque eles estão localizados embaixo das terminais. E aí foram. “Então, temos de restringi-los a voar num espaço restrito”. Falei: escuta, e eu coloco em risco a aviação de vocês quando voo no meu ultraleve? Disseram que não. Eu digo: por que eu não coloco em risco e os outros colocam? Não, porque eles não estão formados adequadamente. Então, tem-se que mudar a legislação, porque a legislação é o seguinte: a escola dizia que o piloto estava formado, e o DAC dava a licença.

Falei: isso não está funcionando. Estão vendendo carteiras. E o que aconteceu? O DAC, então, perguntou se a Abul poderia assumir essa responsabilidade da habilitação. Eu falei: hoje não – porque a Abul era só eu, funcionava na minha casa –, mas, se for necessário para salvar a aviação ultraleve, a gente faz. Eu levei três meses, viajei o Brasil inteiro às minhas custas, porque o DAC não me deu passagem, mas, como eu havia sido checador da Transbrasil, eu tinha passe. Nomeei representantes regionais da Abul no Brasil inteiro, checadores da Abul, criei um manual com instrumentos teóricos resumidos para o que era necessário na época para os ultraleves, e nós começamos a fazer a habilitação dos ultraleves no Brasil. hoje a Abul tem 700 pessoas trabalhando voluntariamente como representante regional, como checador credenciado, como médico da Abul, como representante técnico. E essas pessoas tocam a Abul. Nós não fazemos fiscalização, porque

não é delegado a nós fazê-las, mas, com certeza, nós teríamos muito mais condições físicas de fazê-las, porque temos gente em todo o Brasil. Onde há núcleo de pilotos de ultraleve nós temos algum representante que poderá ajudar nisso.

Eu acho que a Anac, tendo em vista o tamanho do País, a quantidade de pilotos e quantidade de pessoas que a Anac consegue ter trabalhando com ela, não tem condições de fazer essa fiscalização no âmbito do País, mas, se contar com as associações, que são entidades sem fins lucrativos, sua diretoria não é remunerada... Eu sou Presidente da Abul desde a sua criação, em 1987, e nunca achei outro trouxa para tomar o meu lugar, porque ninguém quer trabalhar de graça. Trabalhei durante tantos anos para ver o desenvolvimento dessa aviação. E as outras associações são do mesmo gênero. São pessoas que se dedicam voluntariamente e querem ver a atividade crescer. Essas deveriam ser as principais parceiras da Anac, e não ser dito, como me foi, que a Anac não tem como delegar para uma associação, mas vai delegar habilitação para as escolas. As escolas poderão aplicar prova e ter o seu próprio checador, conflitando os interesses: botar a raposa para cuidar das galinhas. A Abul cuida para que a qualidade seja, digamos assim, um compromisso e, inclusive, verifica a qualidade...

O SR. – A Abul está preparada para...

O SR. GUSTAVO HENRIQUE ALBRECHT – A Abul está preparada, e acredito que todas as associações estejam também, principalmente a Abraex.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – O comandante Albrecht – na aviação, dizemos que, quando o caboclo é craque, ele é pé e mão – é um dos melhores pilotos de acrobacia brasileira que temos hoje atuando de forma muito permanente na aviação de acrobacia no nosso País. Portanto, obrigado pela contribuição.

Com a palavra o Humberto, da Abraex.

O SR. HUMBERTO PEIXOTO SILVEIRA – Finalizando a minha parte aqui, tenho a colocar uma coisa que eu tinha até deixado passar, que seria muito importante: a Associação Brasileira de Aviação Experimental – Abraex, através de seu Presidente Humberto Peixoto Silveira, vem, atenciosamente, solicitar e oferecer apoio para que a Subcomissão Temporária sobre Aviação Civil passe a ser definitiva (como sugestão: Comissão Nacional para o Desenvolvimento da Aviação). Para tanto, a Abraex vem à presença desta Comissão para colocar-se à disposição para estudar e elaborar os trâmites legais.

Partindo dessa premência de que a Abraex está se propondo a fazer todo esse trabalho, eu também tenho a dizer o seguinte: com relação a fazermos o acompanhamento da construção das aeronaves experimentais, que hoje é feita pelos engenheiros aeronáuticos com, obrigatoriamente, registro no Crea, nós temos a dizer o seguinte: isso, não necessariamente, deveria ser feito por engenheiros, principalmente pelo fato de que qualquer engenheiro recém-formado tem, teoricamente, a capacidade de fazer esses acompanhamentos, e isso não é verdadeiro. Ele só é uma pessoa que se formou na cadeira de engenheiro. Ele não tem a capacidade para fazer o acompanhamento dessas aeronaves,

porque ele não tem conhecimento nenhum com a aviação experimental. Ali, na faculdade. Ele aprendeu todo o estudo em cima de construção, cálculos, um monte de coisas de aeronaves homologadas, principalmente legislação, essas coisas todas.

Com relação à construção amadora, ela não segue os mesmos dogmas da aviação homologada, ou seja, em cada avião homologado, muitas vezes, ele vai encontrar um motor, vamos dizer, de mesma fabricação com modificações diversas, que, se ele não está ligado ao meio, ele não vai ter conhecimento técnico para dizer se esse motor é bom ou não, se o critério de construção de montagem daquele motor está correto tanto quanto da aeronave. Hoje já se conhece a aviação de materiais compostos, mas, até bem pouco tempo atrás, pouca gente conhecia da aviação homologada. E nós, da aviação experimental, desde a década de 60, temos familiaridade com tudo isso aí. Então, o nosso conhecimento com relação à construção de aeronaves experimentais excede até ao de engenheiros, não os menosprezando de forma alguma. Pelo contrário, a gente está solicitando e oferecendo a nossa capacidade de construir aviões experimentais e de fiscalizar, dando a oportunidade até para que o construtor construa aeronave com muito mais segurança e que ele possa voar a sua aeronave, não precisando, especificamente, de um engenheiro aeronáutico, registrado no Crea, que teria que, vamos dizer, de uma forma ou de outra, deslocar-se do norte ou do sul do País. Como a gente é um país relativamente continental, isso dificulta muito.

Como a Abraex está criando diretorias regionais para incentivar, acompanhar essas construções, nós nos propomos a oferecer a nossa capacidade junto à Anac para que possamos fazer um trabalho em conjunto, claro, usando também a Anac, sem dúvida alguma. Ou seja, estamos oferecendo nosso apoio à Anac para que ela possa criar regras mais práticas e objetivas para que a nossa aviação cresça com segurança. A nossa principal preocupação é que as nossas aeronaves voem com total segurança não porque são aeronaves simplesmente amadoras, mas porque são aeronaves que transportam vidas tanto quanto as homologadas. Então, a nossa preocupação não é ser menos que as homologadas, mas ser iguais ou melhores.

É o que tenho a dizer.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Muito obrigado, Humberto.

Com a palavra Néelson Nagamine, pela Anac.

Cinco minutos dá para concluir?

O SR. NÉLSON NAGAMINE – Eu acho que vou exceder.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Vai mais um pouco?

O SR. NÉLSON NAGAMINE – É, porque são várias perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Está bem. São muitas. Fique à vontade.

O SR. NÉLSON NAGAMINE – ...são experimental.

Como eu já coloquei no início, essa versão é a porta de entrada para a aviação, é onde estimula as pessoas a serem pilotos, estimula as pessoas a serem mecânicos de manutenção, estimula as pessoas a serem pilotos, estimula as pessoas a serem mecânicos de manutenção, estimula as pessoas a desenvolverem projeto, a assumirem projeto. Então, para a Anac ter uma aviação experimental forte é muito importante.

A segunda pergunta é sobre como a Anac fiscaliza essa aviação. Essa aviação, como coloquei lá, a quantidade de aeronaves é muito grande, a quantidade de pilotos é muito grande, e os recursos da Anac, principalmente recursos humanos, são limitados. E, entre escolher fiscalizar um avião da TAM, por exemplo, e um ultraleve, acaba-se tendo de fazer esse tipo de escolha. E a tendência é a de que se fiscalize mais quem está fazendo transporte aéreo regular do que quem está numa aviação experimental.

Então, não temos como colocar um inspetor para cada operação de aviação experimental que acontece. E o que temos de fazer é uma análise de risco e incursões amostrais, baseadas em relatórios e estatísticas que temos e devemos tentar fazer um trabalho em parceria com as associações, com elas ajudando a disseminar uma cultura de segurança, para, nessa parceria, conseguirmos um resultado melhor.

A outra pergunta é sobre credenciar associações para fiscalizar. Hoje uma das barreiras para fazer esse credenciamento para a fiscalização é a própria lei da Anac. Ela não permite fazer esse tipo de fiscalização, mas, logicamente, parcerias com as associações, como Abul e a Abraex, seria muito interessante. Uma parceria forte, de mão dupla: acho que todo mundo ganharia com isso.

O SR. HUMBERTO PEIXOTO – Essas leis não são definitivas. Estamos bem em parcerias e podemos modificá-las, não?

O SR. NÉLSON MEGAMINE – Exatamente. Perfeito.

O SR. HUMBERTO PEIXOTO – Muito obrigado.

O SR. NÉLSON MEGAMINE – E aqui é um bom fórum para isso.

O SR. HUMBERTO PEIXOTO – Perfeito. Justamente. Chegamos lá. Vamos trabalhar juntos.

O SR. – Poderá ser uma delas.

O SR. – Nossa proposta realmente é parceria. Essa é a palavra mágica par nós.

O SR. NÉLSON MEGAMINE – Havendo dispositivos legais, logicamente isso ajudaria muito.

A outra pergunta é sobre isenção de taxas. Eu trabalho na área de aeronavegabilidade. Posso levar isso para outros setores da Anac; no momento, não teria condições de responder.

A outra é sobre o impacto da revogação do RBHA 37. O RBHA 37 é especificamente sobre construção amadora. A nossa expectativa é a de que o impacto seja zero, porque o RBHA 37 era um guia, um material-guia, do órgão americano, que adotamos via regulamento, e pretendemos emitir uma instrução suplementar, que é um documento de nível abaixo do regulamento, basicamente com aquilo que já havia no regulamento anterior.

Logicamente, existem melhorias que estão sendo pedidas, porque esse material do RBHA 37 foi desenvolvido na época em que os ultraleves eram feitos de tubo e tecido. E hoje se usa material composto e por aí vai, inclusive, motor elétrico. Então, teria de haver umas melhorias, e já existe material americano para isso. É aí que entra também o papel das associações em trabalhar em conjunto com a Anac, para ter esse material mais modernizado.

A outra questão é sobre o que a Anac pode fazer para proteger esse tipo de indústria. Acho que o que temos feito, durante esses últimos três anos, já é muito importante, que é essa conversa que temos tido com as próprias associações, para escutá-las e para tentar chegar a um ponto que seja interessante para todos.

Essas regras – e a *Paradise* estava mencionando a dificuldade ou a não possibilidade de fazer fabricação depois de 1º de dezembro do ano passado – estão sendo desenvolvidas já faz três anos, desde 2008. Desde 2008, a Abul, a Abraex, a Abrafau estavam envolvidas nesse processo. Esse processo de mudança do regulamento foi para audiência pública, e não houve comentários durante a audiência pública. Então, para a Anac estava tudo correndo bem, porque fizemos um trabalho em coordenação com todas as associações, e não houve nenhum comentário em contrário durante a audiência pública. Nós seguimos o que estava previsto na lei da Anac, mas não que isso impeça de evoluirmos para outro ponto. Mas é o ponto que foi negociado durante três anos, que ficou estabelecido e combinado com todo mundo e que nós efetivamos.

Então, existe abertura para fazermos outra adaptação.

O SR. GUSTAVO HENRIQUE ALBRECHT – Nelson, eu participei desse grupo, fui contra, mas a Abrafau, que respondia pelos fabricantes... Só que a Abrafau não reúne todos os fabricantes. O Bruno não é sócio da Abrafau e não teve seu ponto de vista defendido. Eu me vi sozinho, defendendo um ponto, tanto que foi minha sugestão a de que haja o especial, mas que quem não quiser comprar um especial homologado compre um outro, montado pela indústria.

Acho que o usuário é que tem de escolher isso, e não a Anac dizer qual é o grau de risco que vou correr. Posso estar ciente de que aquele ali não cumpriu todos os requisitos de homologação na Anac, com LSA, mas que ele possa ser vendido e montado para mim. Eu quero correr esse risco. Essa é a minha posição, e isso foi dito nesse grupo de trabalho. Minha voz não foi... Eu me retirei do grupo por isso, porque no relatório não constava a minha opinião. Eu era sozinho, brigando com mais três ou quatro, e não deu certo.

O SR. NÉLSON MEGAMINE – Mas, ainda assim, existia a possibilidade de entrar na audiência pública da Anac, para colocar o comentário.

Sobre a Abrafau, um dos motivadores para toda essa mudança na regulamentação era a ligação da própria Abrafau de que existia uma insegurança jurídica em relação à construção amadora, pelo fato de eles estarem excedendo aqueles tais 51%. Então, esse foi um dos *drivers* que levaram a toda essa modificação, além de outros.

A última pergunta é sobre ressalva para o PMD, Peso Máximo de Decolagem, hoje de 600 quilogramas. Isso foi analisado durante todo esse tempo, durante três anos.

Esses 600 quilogramas são baseados na norma da ASTM, que é um órgão americano meio equivalente à ABNT. No desenvolvimento da norma, ela levou em conta que as aeronaves pesavam até 600 quilogramas. Então, se você colocar 150 quilogramas a mais, não sabe quais os riscos que está assumindo, uma vez que a norma foi estudada e projetada para 600 quilogramas. Aí teria de haver uma análise de cada ponto da norma, para ver se esse adicional de 150 quilogramas impactaria ou não a segurança.

Então, esse foi o motivo pelo qual mantivemos esses 600 quilogramas.

O SR. BRUNO DE OLIVEIRA SOUZA – Só que vamos fazer, aqui, no Brasil, o caminho inverso. Nós vamos pegar o que já existe e tirar. Lá foi feito para criar até aquele limite.

Então, eu sugiro que quem tem intenção de exportar suas aeronaves torne a adequar seus projetos para 600 quilogramas. Parece que isso já está sendo revisto lá nos Estados Unidos. Agora, quem já tem suas aeronaves, aqui, no Brasil, voando – no caso da Paradise, já são mais de 180 aeronaves fabricadas, voando no Brasil –, quem já tem uma linha de pensamento de projeto permaneça nos 750 quilogramas, para não comprometer a segurança de voo.

Uma das minhas aeronaves vou deixar de fabricar, porque não consegui enquadrar nos 600, que é o Paradise P2S. Então, de sete modelos, vou passar a produzir dois. Eu tinha 80 funcionários, hoje tenho 56. E vou enxugar.

O SR. NÉLSON MEGAMINE – Especificamente em relação ao caso da Paradise, existia a possibilidade de solicitar uma isenção do cumprimento do critério de maior porção, que é o que a Flyer conseguiu, há algumas semanas, o que a Embraer vai conseguir nas próximas semanas e o que a Anac orientou a própria Paradise a fazer. Até o momento, não recebemos nenhum tipo de petição.

Nós nunca fechamos as portas; sempre mantivemos possibilidades, para que a indústria se adequasse, mas há horas em que se depende de ação da própria indústria para que a Anac possa tomar alguma providência.

O SR. BRUNO DE OLIVEIRA SOUZA SANTOS – É, mas limitar todo o investimento feito a três anos de construção apenas é muito pouco.

O SR. NÉLSON NAGAMINE – Tudo isso pode ser argumentado na petição. Saíram... Da Flyer, acho que são dois anos ou três. Nada impede que, faltando algum tempo

para terminar, seja pedida outra prorrogação da isenção, isso não é proibido. Agora, o tamanho desse prazo depende da argumentação do interessado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Receba o Bruno lá com as associações para ver se a gente chega a um entendimento, porque o que eles propõem está dentro do lógico, está dentro da ética, está dentro do possível também. O senhor, como uma pessoa de bom senso, não acha que é importante se reunirem?

O SR. NÉLSON NAGAMINE – Com certeza.

Eu queria aproveitar para fazer algumas pontuações aqui.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Fique à vontade.

O SR. NÉLSON NAGAMINE – Com relação às horas de PP. Como eu trabalho na área de aeronavegabilidade, a gente teria de fazer uma consulta para a área de licenças. Isso será...

O SR. JOÃO FRANCISCO AMARO – Não é bem a sua área...

O SR. NÉLSON NAGAMINE – Isso será levado.

Outro ponto aqui é sobre o raio das aeronaves históricas. Isso é uma questão relativa a limitações operacionais, e eu, internamente, estou trabalhando a cabeça das pessoas para que a gente possa determinar quais serão as limitações operacionais em função do grau de risco que aquela aeronave representa. Ou seja, a gente teria uma avaliação para cada aeronave para determinar se aquela aeronave merece uma limitação mais rígida ou menos rígida. Então, é algo em que talvez a própria indústria, vocês, o Museu da TAM, poderiam colaborar com a Anac: no sentido de estabelecer critérios técnicos que nos ajudem a tratar caso a caso para a gente tomar uma decisão que seja a melhor possível para aquela situação.

O SR. JOÃO FRANCISCO AMARO – Eu só te falo uma coisa: piloto nenhum vai tripular um avião cuja limitação seja em função de sua segurança, não existe isso. Existe alguma coisa assim?

O SR. GUSTAVO HENRIQUE ALBRECHT – A melhor pessoa para avaliar isso é o próprio piloto, porque a aeronave é dele, o investimento é dele, ele guarda aquilo, e ele...

O SR. JOÃO FRANCISCO AMARO – Senador, o senhor também é aviador. O senhor entra num avião que não tem condição de voar duas horas?

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Não.

O SR. GUSTAVO HENRIQUE ALBRECHT – E o pior: trezentos quilômetros sem pouso, vai e volta.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Além da questão da segurança, o que estou querendo entender é o seguinte. Por exemplo, essas aeronaves do museu são fantásticas e, às vezes, num aniversário de Brasília... Então, eu tenho convicção de que os brasilienses e os brasileiros viriam para ver o sobrevoos dessas aeronaves históricas, mas

elas não podem vir aqui, é um deslocamento de mais de trezentos quilômetros. É mais ou menos isso, não é?

Então, o que ele está dizendo é isto: dentro do parâmetro de segurança, que essas aeronaves sejam expostas, voando, para a população. A aviação é fascinante, é poética, é emotiva.

O SR. JOÃO FRANCISCO AMARO – Nós vamos conversar.

O SR. NÉLSON NAGAMINE – Estamos abertos a conversas.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Acho que isso é plenamente possível, e digo isso em função de conhecer os critérios de manutenção da família Rolim desde quando eu era menino lá em Porto Nacional, quando eles ali voavam para a Codeara e tantos outros... E Na Ata, aquela empresa de manutenção que eles tinham em Goiânia, sempre primaram – tanto que chegaram aonde chegaram – pela competência, pelo zelo, pela capacidade técnica, não é?

O SR. JOÃO FRANCISCO AMARO – Obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Então, isso é plenamente possível. Que não fique apenas nos hangares, que o povo brasileiro, principalmente a juventude, conheça. Isso é importante.

O SR. JOÃO FRANCISCO AMARO – Claro.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Sim, pois não.

O SR. NÉLSON NAGAMINE – O meu último ponto aqui é sobre o que o Albrecht estava comentando, sobre custos de homologação.

Acho que aí entra também uma questão de estratégia nacional para a indústria brasileira, porquê, além de trabalhar com aeronaves experimentais, eu trabalho na área de certificação de aeronaves. Aliás, boa parte da minha equipe se dedica à certificação de aeronaves. Uma das coisas que a gente vê em relação ao mercado brasileiro hoje em dia, especificamente na questão de mão de obra, é que falta gente qualificada para projetar aeronaves que possam ser certificadas e, conseqüentemente, possam ter competitividade internacional, já que uma aeronave certificada tem, naturalmente, um valor agregado maior, porque ela acaba incorporando conhecimentos técnicos que nem sempre uma aeronave experimental contém. Isso acaba trazendo benefícios para o Brasil, eu entendo assim.

Então, nessa questão de custos de homologação, o problema não é exatamente o custo da homologação em si. A opção de experimentar uma aeronave homologada já existe, já existe essa possibilidade. Agora, a empresa fabricante escolher se ela vai produzir uma aeronave experimental ou uma aeronave certificada, já é uma questão de negócios dela.

Por outro lado, toda vez que aparece um novo empreendedor aqui no Brasil diferente do nosso maior fabricante, a gente vê que ele tem extrema dificuldade para

materializar o projeto dele em função da falta de mão de obra que saiba lidar com requisitos de certificação.

Às vezes as pessoas criticam muito o fato de ter de certificar a aeronave, mas esquecem que aí também entra uma questão de estratégia nacional. Trata-se de decidir se a gente deveria incentivar mais isso ou não, o que envolve a questão de manutenção do nosso *know-how*, que é reconhecido no mundo inteiro. Nós somos a terceira ou quarta maior fabricante de aeronaves grandes, grandes aviões, mas poderíamos estar atuando em outras searas, não só na de aviões grandes.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Muito bem, Néelson, mas é importante observar esses números para que a gente não mate a indústria nacional.

É importante estreitar esse diálogo, e o bom dessas instituições – Anac, Sac – é que estão sempre abertas para o diálogo. À medida que vão aflorando os problemas, a gente vai intensificando o diálogo e encontrando soluções.

Com a palavra Ricardo, pela Secretaria de Aviação Civil.

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – Bom, primeiramente vou falar sobre a questão da isenção tarifária – acho que foi o Humberto que comentou essa questão, mas o Comandante Amaro também a levantou.

O SR. HUMBERTO PEIXOTO SILVEIRA – Para as aeronaves experimentais...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Para as duas, para a aviação experimental como um todo e para a histórica.

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – A questão tarifária é a seguinte. O conceito de tarifa envolve o conceito de contraprestação de serviço. Ou seja, quando você vai para o aeroporto ou quando você utiliza o espaço aéreo, você está remunerando serviços prestados. Com relação ao espaço aéreo, para o Decea, que presta os serviços. Existem também aquelas EPTAs, estações que prestam serviços de torre ou de Afis. Então, você está remunerando essa prestação de serviços.

Então, se a gente, por algum motivo, reduz... Eu não estou falando nem contra nem a favor, só estou dando uma explicação sobre como se dá isso. Se a gente reduz o valor dessas tarifas para um determinado segmento, de certa forma, para compensar essa redução nesse segmento, é preciso aumentar em outro segmento.

Você tem, de um lado, as tarifas aeronáuticas e, de outro, as tarifas aeroportuárias. Então, há essa questão de subsídio cruzado que pode haver de um segmento subsidiando outro. Então, tem de avaliar muito bem essa questão. Agora, com relação a descontos em tarifas e isenção de tarifa, tendo em vista que as tarifas foram criadas por lei e que as isenções ou descontos estão previstos em lei. Então, qualquer redução de tarifa específica tem de ser feita por lei. Há também a questão também de que, para haver isenção ou redução de tarifa, a gente precisaria de projeto de lei específico para atingir esse objetivo.

Há essas duas questões: a de se avaliar se isso é interessante que se faça; a outra questão é a que tem em vista de que isso não é competência da Anaq propriamente dita, que regula a questão tarifária, nem do Comando da Aeronáutica que regula a questão tarifária relativa à infraestrutura aeronáutica. Então, só deixo registrado isso.

O SR. HUMBERTO PEIXOTO – Só para continuar com seu raciocínio. Essas taxas todas estavam previstas em lei, essas isenções, para a aviação experimental. E isso foi revogado, se não estou enganado, em 96, na época em que houve a passagem de DAC para Anac. Então, o que acontece? Com isso aí, nós tínhamos como incentivo, como eu falei, para a aviação experimental, com todos os motivos para que o Brasil, Desde que Santos Dumont voou pela primeira vez e todos os construtores estão devolvendo tecnologia ao parque industrial aeronáutico sem custo. Então, isso é um incentivo como é feito lá fora. Não sei de que forma possa ser feito isso.

Acredito sim que, obviamente, possa ser feito por lei. Então, o que a gente está querendo é que se possa voltar novamente à condição que tínhamos e que era com esses incentivos. Quando foi criado o Código Brasileiro do Ar, foi criada essa isenção para a gente. E, depois, isso foi revogado. O que a gente quer é voltar a discutir essa situação porque a aviação experimental está na condição de que o Comandante Nelson falou: a gente está no início da coisa e isso vai abrindo o interesse pela aviação. E é isso o que a gente quer, de certa forma, que se entenda.

Eu estou muito contente de estar aqui com vocês, principalmente por ver vocês discutirem regras, normas e leis e que a gente possa adequar os interesses, que não são nossos, mas da Nação.

O SR. GUSTAVO HENRIQUE ALBRECHT – Me permite, Senador?

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Pois não.

O SR. GUSTAVO HENRIQUE ALBRECHT – Essa isenção da tarifa experimental foi cancelada a pedido da Infraero pelo DAC em 1990, mais ou menos, porque a Infraero reclamou que tinha muita aeronave com isenção e que eles precisavam desse dinheiro, e o DAC capitulou e deixou. Existe país, como a França, em que o governo dava mil e quinhentos francos para cada construtor de aeronave que fizesse voar uma aeronave, como incentivo.

Nós tínhamos desconto no preço de combustível para essa aviação. Hoje, a única atividade que tem isenção de tarifas é a aeronave de instrução pertencente às entidades de aeroclubes.

O problema que você falou da tarifa de comunicações e pouso. Eu decolo de Jacarepaguá, pouso no Clube Céu (dois minutos de voo) eu gasto quatro reais de combustível (talvez nem isso) e eu gasto 80 reais de tarifas aeroportuárias e de comunicações. Eu só falo com a torre de Jacaré e pouso no Clube Céu. Pior que isso: eu saio de Jacaré para Angra dos Reis, eu tenho de preencher um plano de voo em que dou todos os dados, quando eu chamo o órgão de controle de Santa Cruz, ele me pede todos os dados que eu dei no plano de voo. Ou seja, eu faço o plano de voo porque ele é o ato gerador da cobrança das tarifas.

Nos Estados Unidos, a gente decola e vai até 18 mil pés sem plano de voo, se for visual. Você escolhe se faz ou não um plano de voo. Eu acho que a gente precisa repensar em tudo isso aqui no Brasil.

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO – Com relação às tarifas aeronáuticas, é interessante até, com relação à questão de isenção, consultar o Decea, que é o órgão competente dentro do Ministério da Defesa, para essas questões. Eu acho o seguinte (e até Nelson falou aqui) é interessante que as entidades peticionassem e argumentassem e justificassem os pleitos e os encaminhassem aos órgãos.

O SR. GUSTAVO HENRIQUE ALBRECHT – Isso aí eu já fiz, já peticonei. Já nos foi dada uma tarefa para a gente calcular uma tarifa anual e, na última hora, disseram que não seria possível.

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO – Sim, é uma prerrogativa do órgão e, não necessariamente, quer dizer que todos os pleitos serem acatados. Eu acho que seria interessante, como primeiro movimento, que tivesse uma petição nesse sentido para que as entidades, todas elas, façam essas reivindicações. Acho que isso seria interessante.

Agora, com relação às perguntas que foram feitas: como a Secretaria de Aviação Civil vem trabalhando a questão do desenvolvimento da indústria da aviação experimental brasileira?

Bom, a Secretaria de Aviação Civil, em suas competências, no decreto que regulamentou a lei de criação, não existe nenhuma competência específica para a questão de indústria aeronáutica, tem competência específica para a questão de serviços aéreos. Contudo, na Política Nacional de Aviação Civil em que a Secretaria é responsável por verificar a implementação da Política Nacional de Aviação Civil, como foi mostrado aqui, é uma questão específica voltada para a indústria aeronáutica e muita coisa foi feita nesse sentido. Se a gente for verificar de 2003 para cá (estou falando para a indústria aeronáutica), isso foi capitaneado pela própria Embraer.

Agora, quando a gente fala de indústria aeronáutica, de empresas produzindo aviões, sejam experimentais ou não, a gente está falando de indústria aeronáutica. Então, a Secretaria de Aviação Civil tem sim competência para tratar dessa questão em parceria com o Ministério da Indústria e de Desenvolvimento e Comércio Exterior que tomou a frente de todas as políticas voltadas para a desoneração tributária da aviação aeronáutica. Então, o Ministério da Indústria e Comércio tem participado muito dessa questão.

Com relação à indústria de aviação experimental, a Secretaria não adotou nenhuma política específica voltada para a aviação experimental até o momento. A gente tem recebido muitas entidades lá. Existem projetos de capacitação de recursos humanos e que eu acho interessante que as associações participem (não sei se alguns de vocês tiveram acesso a uma reunião junto à Secretaria de Aviação Civil). Há um órgão responsável, junto à Secretaria, por esse projeto de capacitação de recursos humanos. Seria interessante a gente ouvir as associações com relação a isso, tendo em vista que grande parte dos recursos humanos (pilotos) é formada nessa questão de indústria de aviação experimental.

Outra pergunta: qual departamento é responsável pela mesma dentro da SAC?

Como eu disse, não há um departamento específico. Há um departamento responsável sim por serviços aéreos e é onde eu trabalho... Então, independentemente de ter um órgão específico para o assunto, como falei anteriormente, seria interessante que essa petição fosse endereçada à Secretaria de Aviação Civil.

Quais os incentivos que a SAC está preparando para a aviação experimental, exemplo: simplificação e redução da tributação da receita federal na importação de *kits* e componentes necessários à execução dos projetos?

A gente não está preparando nenhum tipo de incentivo voltado para a aviação experimental como foi dito aqui. Então, seria interessante a gente... porque a indústria é que vai saber... é que vive os problemas do dia a dia. A indústria é que vai saber onde é que o imposto está alto, onde é que não está, quais são os reais problemas. Então, a gente precisa ter essas informações da indústria para a gente ouvir a indústria, ouvir as associações, para entender os problemas e a gente, internamente, fazer nossas análises. Não quero dizer que todos os pleitos serão acatados, mas a gente tem condições de avaliar isso.

Mas, se a gente for falar de indústria aeronáutica, existiu, como falei na apresentação, uma redução de tributos significativa. Então, houve um trabalho muito grande ao longo de mais ou menos dez anos e que hoje permite que uma empresa de transporte aéreo regular de passageiros compre aviões da Embraer pelo preço das aeronaves exportadas pela Embraer hoje. Isso não era possível. Comprava-se com adicionais de mais de 20% do valor da aeronave. Então, quem comprava no exterior comprava mais barato do que comprava aqui dentro. A gente buscou isso e conseguiu alcançar esse objetivo.

Tem outra pergunta que é: “A SAC e Anac trabalham conjuntamente a questão da aviação experimental? Como se desenvolve esse trabalho?” A Anac está dentro da estrutura da SAC de certa forma. Apesar de a Anac ter suas competências muito particulares como agência de regulação e fiscalização, ela está dentro da SAC. Então, a parceria é total; com relação a várias questões, a gente sempre está conversando. Esse trabalho se desenvolve na mais perfeita sintonia, mas é interessante deixar claro que, enquanto a Anac está com a questão de regulação e fiscalização, regulação técnica e regulação econômica, a SAC tem a questão de diretrizes políticas e a elaboração de políticas públicas para o setor como um todo. Então, a gente consegue fazer uma separação clara das competências dos dois órgãos, digamos assim.

“Qual é o canal de comunicação que a SAC mantém com as entidades representativas da aviação experimental?” Eu me lembro, algum tempo atrás, ainda no Ministério da Defesa, de ter conversado, se não me engano, com o Humberto sobre algumas questões de que não me lembro exatamente quais foram, mas esse canal de comunicação, como falei, é totalmente aberto. A gente está com projeto grande de aviação, de transporte aéreo de passageiros voltado para o mercado regional, aviação regional, e estamos recebendo todos os Estados da Federação para conversar sobre a questão, estamos recebendo todas as entidades representativas do setor, as que representam a indústria de transporte aéreo regulagem de passageiros.

Então, tem sido assim: todos os projetos que a Secretaria de Aviação Civil está desenvolvendo ela tem a preocupação de chamar as entidades representativas do setor para participar. É claro que há aquele momento em que a gente colhe as informações, tem o sentimento da indústria e, depois, a gente tem a prerrogativa de, internamente, concluir os trabalhos. Faz parte da agenda do Ministro Wagner de receber todas as associações. Então, as portas estão abertas. Por favor, procurem-nos. Reforçando, é muito importante a gente saber quais são os pleitos. Até então, antes desta audiência, eu não tinha ideia de quais seriam os pleitos voltados para políticas públicas, redução de impostos, etc. É interessante que a gente saiba dessas questões para poder identificar os problemas e chegar a algum consenso.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Obrigado a você, Ricardo.

Para concluir, nós vamos ouvir, finalizando, o Comandante João Amaro, o nosso Comandante Rolim, para suas considerações finais, já registrando a nossa alegria, o nosso prazer em recebê-lo aqui nesta subcomissão.

O SR. JOÃO FRANCISCO AMARO – Obrigado, Senador.

O único pedido que eu tenho que fazer já foi declinado aqui. É realmente a limitação de trezentos quilômetros, em torno de duas horas de voo dos aviões antigos e clássicos, uma média.

O que o Ricardo falou aqui de que a redução da taxa depende de lei, foi um balde de água fria em todas as nossas associações, Ricardo. Você pegou pesado conosco. Portanto, mágica ninguém faz. É preciso mexer na lei, não é, Senador? Infelizmente, essa é a realidade.

Agradeço muito pela compreensão de vocês todos e ao Senador que eu jamais esperava que fosse esse Vicentinho que está aí falando.

Muito obrigado a todos. Espero um dia revê-los no museu. Tenho certeza de que todos vocês vão gostar do que nós fizemos lá. Pelo menos nós trituramos uma grana que não foi brincadeira lá no museu.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Muito bem, comandante.

Deixe-me registrar que nós vamos contribuir com legislações para fazer avançar. Essa vai ser uma delas.

O SR. JOÃO FRANCISCO AMARO – Muito bem.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Antes de encerrarmos, eu quero agradecer a presença de todos e de todas que aqui estão. A aviação é muito envolvente e sempre, nas audiências públicas, temos uma participação e uma assiduidade muito fortes. A presença de todos aqui nos honra e nos engrandeceu nesta audiência pública.

Também agradeço aos ilustres convidados e palestrantes da Mesa, que contribuíram muito, cada um na sua dimensão e no seu foco.

Portanto, agradeço a presença de todos e convoco os Srs. Senadores para a próxima reunião a realizar-se no dia 8 de maio de 2012, terça-feira, neste plenário, às 9 horas, para debatermos as políticas públicas para o desenvolvimento da aviação comercial, com os seguintes convidados: representante da Secretaria de Aviação Civil (SAC), representante da Anac o Sr. José Márcio Monsão Mollo, Diretor-Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (Snea) e o Sr. Apostole Lazaro, Diretor-Presidente da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Aéreo Regional (Abetar). Nós vamos discutir esse outro tema que também faz parte do planejamento da aviação brasileira.

Está encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 15 horas e 19 minutos, a reunião é encerrada às 17 horas e 53 minutos.)



Senado Federal

Secretaria-Geral da Mesa

Secretaria de Comissões
Subsecretaria de Apoio às Comissões Permanentes
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Subcomissão Temporária Sobre a Aviação Civil

ATA DA 10ª REUNIÃO DA SUBCOMISSÃO TEMPORÁRIA SOBRE A AVIAÇÃO CIVIL – CISTAC, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA, DA 54ª LEGISLATURA, REALIZADA EM 8 DE MAIO DE 2012, TERÇA-FEIRA, ÀS 9 HORAS, NO PLENÁRIO 13 DA ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA.

Às nove horas e treze minutos do dia oito de maio de dois mil e doze, no plenário treze da Ala Senador Alexandre Costa, sob a Presidência do Senador **Vicentinho Alves**, Presidente desta Subcomissão, reúne-se a Subcomissão Temporária Sobre a Aviação Civil – CISTAC, com a presença dos Senadores **Vital do Rêgo**, **Flexa Ribeiro** e **Ivo Cassol**. Deixam de comparecer os demais Senadores. Assinam a lista de presença os Senadores não membros desta Subcomissão: **Cyro Miranda**, **Randolfe Rodrigues**, **Waldemir Moka** e **Wellington Dias**. O Presidente declara aberta a reunião e propõe a dispensa da leitura da Ata da Reunião anterior, que é dada como lida e aprovada. Em seguida, passa-se à pauta, quando o Presidente convida a tomarem assento à Mesa os expositores: Senhor **Ricardo Chaves de Melo Rocha**, Diretor do Departamento de Política de Serviços Aéreos da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República – SAC/PR; Senhor **Ricardo Bisinotto Catanant**, Superintendente de Regulação e Acompanhamento de Mercado, da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; Senhor **José Márcio Monsão Mollo**, Diretor-Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias – SNEA; Senhor **Elton Fernandes**, Professor do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia – COPPE/UFRJ; e Senhor **Victor R. Celestino**, Diretor Especial para Aviação Regional do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias – SNEA. O Presidente informa que esta reunião tem por finalidade debater políticas públicas para a aviação comercial/linhas aéreas, em atendimento ao Requerimento nº 01/2012-CISTAC. O Presidente concede a palavra a cada um dos expositores. O Presidente registra a presença do Senhor **Olimar José Costa**, da Associação Nacional dos Aeronautas – ANA – e do Sindicato dos Aeronautas do Município de São Paulo; do Senhor **Pablo Henrique**, Assessor Parlamentar da Secretária de Aviação Civil da Presidência da República – SAC/PR; da Senhora **Ilma Lima**, Chefe da Assessoria Parlamentar da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; do Senhor **Mauricio Gusman**, Assessor do Diretor **Passos**, da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; do Senhor **Guilherme**, Assessor Parlamentar da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC; do Senhor **Jorge Honório**, Assessor do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias – SNEA; e do Senhor **Guilherme Aberle**, Assessor da Diretoria de Relações Institucionais da Trip Linhas Aéreas. Às dez horas e trinta e cinco minutos, o Presidente passa a presidência ao Vice-Presidente desta

Subcomissão, Senador Flexa Ribeiro. O Senador Vicentinho Alves retorna a presidir a reunião às onze horas e quatro minutos. O Senador Vicentinho Alves faz questionamentos aos palestrantes. Usa da palavra o Senador Randolfe Rodrigues. Os expositores respondem questionamentos e fazem as considerações finais. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às treze horas e treze minutos, lavrando eu, José Alexandre Girão Mota da Silva, Secretário desta Subcomissão, a presente Ata que, após lida e aprovada, será assinada pelo Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

Senador **Vicentinho Alves**

Presidente



SENADO FEDERAL

SF - 391

SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE TAQUIGRAFIA
SUBSECRETARIA DE REGISTRO E APOIO A REUNIÕES DE COMISSÕES

Sub CISTAQ (10ª Reunião) Texto com revisão 08/05/2012

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Bom dia a todos.

Havendo número regimental, declaro aberta a 10ª reunião da Subcomissão Temporária sobre Aviação Civil da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 2ª Sessão Legislativa da 54ª Legislatura.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e a aprovação da ata da reunião anterior.

Os Srs. Senadores que aprovarem queiram ficar como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovada.

Passemos à pauta.

Antes, convido para tomarem assento à mesa o Sr. Ricardo Chaves de Melo Rocha, grande amigo, Diretor do Departamento de Política de Serviços Aéreos da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República - SAC; o Sr. Ricardo Bisinotto Catanant, Superintendente de Regulação e Acompanhamento de Mercado da Agência Nacional de Aviação Civil – Anac, sempre bem-vindo; o Sr. José Márcio Monsão Mollo, Diretor-Presidente

do Sindicato Nacional das Empresas Aéreas – Snea; o Sr. Elton Fernandes, Professor do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro; e o Sr. Victor Celestino, Diretor Especial para Aviação Regional do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias.

Esta Presidência está aguardando a relação dos ilustres visitantes para que possamos registrá-los como visitas ilustres aqui, nesta audiência pública.

Hoje, vai ser uma audiência um pouco atípica em relação ao ritmo que viemos mantendo até agora. Eu, como Presidente desta Subcomissão e como membro também do Conselho de Ética do Senado Federal, vou ter de estar presente aqui e, quando necessário, também vou ter de estar presente no Conselho de Ética. Caso haja necessidade de estar presente em alguma votação no Conselho de Ética, terei de suspender a nossa audiência e ir lá votar, mas voltaremos para reiniciarmos a nossa audiência pública. Portanto, peço a compreensão dos nossos convidados.

Como comentário inicial e em referência ao tema sobre aviação civil da audiência pública que hoje vamos tratar, quero fazer uma rápida introdução, para que fique registrada nos Anais da Subcomissão.

O transporte aéreo regular no Brasil surge de forma definitiva em 1927, como uma solução lógica para cobrir suas distâncias continentais, sendo que, passados 85 anos desde seus primórdios, hoje, o mesmo corresponde ao principal meio de transporte utilizado pela população em distâncias superiores a 500 quilômetros, o que significou, em 2011, quase 180 milhões de passageiros transportados. Segundo dados de 2011, hoje, as companhias aéreas operam 505 aeronaves, atendendo 127 destinos no Brasil, com crescimento anual na casa dos dois dígitos. Dessa forma, o setor aéreo é um fornecedor de serviços finais de transporte para os consumidores, produzindo efeitos de encadeamento em todos os setores da economia nacional, situando-se no grupo dos que mais estimulam a economia, com demanda de insumos, mão de obra altamente especializada, logística etc.

A importância da aviação regular ultrapassa as nossas fronteiras, sendo a principal ligação do Brasil com outros países e, ademais, uma peça fundamental na indústria do turismo e a maior geratriz de empregos indiretos dentro de todos os setores da economia, ao passo que a grande maioria dos negócios realizados são possibilitados pelo emprego do transporte aérea.

Contudo, o transporte aéreo regular, meio indispensável para a integração nacional, hoje, passa por um momento de importante definição, sendo que mesmo sua viabilidade vem sendo colocada em xeque. Enquanto que, no início da década de 60, mais de 400 localidades eram atendidas por linhas áreas regulares, hoje, esse número chega a 127. Os custos apenas com combustíveis comprometem quase 40% de suas receitas, sendo que as tarifas e as taxas aeroportuárias e de navegação vêm sendo consideravelmente realinhadas, enquanto a ausência de investimento em infraestrutura afeta seus projetos de crescimento. Nesse sentido, a formulação de uma política que garanta desde a formação dos profissionais que atuarão na indústria das linhas aéreas, passando pela reestruturação de sua carga tributária e tarifária, incluindo planos de financiamento para aquisição de novos

equipamentos, a construção e a ampliação de novos aeroportos e facilidades para navegação, especialmente a definição de regras de operações e a participação conjunta dos órgãos de administração da aviação civil, entre tantos outros, são fatores imperativos para garantir a sobrevivência do setor.

Seja a aviação regular de caráter nacional, internacional ou regional, cada um de seus modais precisa de uma política governamental eficiente e dinâmica, bem como de um marco regulatório contemporâneo que assegure seu desenvolvimento constante, pois o crescimento e a soberania do Brasil dependem de suas asas.

Com essa nossa modesta introdução, quero passar a palavra ao amigo Ricardo Chaves, que representa a Secretaria de Aviação Civil, da Presidência da República. V. S^a dispõe de 15 minutos. Caso haja necessidade de alongar, não tem nenhum problema. Esta, como eu digo sempre, é uma comissão bastante técnica e, aqui, é, além de uma audiência pública, muito mais uma audiência de trabalho, para que, efetivamente, cheguemos ao final com um bom planejamento e com uma boa legislação para avançarmos na aviação do nosso País. Portanto, 15 minutos, Ricardo.

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – Obrigado.

Eu queria agradecer a oportunidade e cumprimentar o Senador Vicentinho e os componentes da mesa.

Sr^{as} Senadoras e Srs. Senadores, senhoras e senhores, a ideia é passar rapidamente aqui, fazer um breve panorama histórico e institucional do setor, falar rapidamente sobre a estrutura organizacional da SAC da Presidência da República, falar um pouquinho de algumas estatísticas que dão um panorama geral de como está o setor e falar de alguns desafios, no final, decorrentes do resultado do que foi falado anteriormente.

Próximo, por gentileza.

Então, como foi falado aqui, as primeiras linhas regulares surgiram em 1927. Em seguida, teve a criação do DAC, com a publicação do primeiro Código Brasileiro do Ar, em 1938. Em seguida, em 1941, foi criado o Ministério da Aeronáutica. Logo mais, em 1959, temos as primeiras linhas operadas por aeronaves a jato. Em sequência, em 1961, eu gostaria de destacar a I Conferência Nacional de Aviação Comercial. Essa reunião marcou uma forte regulação do setor. Em seguida, 28 anos depois, foi instituído um novo Código Brasileiro do Ar. A criação da Infraero foi em 1972 e a criação dos Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional (Sitar).

O Sitar basicamente dividiu o País em cinco áreas e foi dedicada uma única empresa para operar em cada uma dessas áreas, aquelas que não operavam no dito mercado nacional.

Então, foi uma iniciativa voltada para a aviação regional, à época, voltada para o número de cidades atendidas por transporte aéreo regular de passageiros.

Em 1986, depois da publicação do novo Código brasileiro, foi publicado o novo Código Brasileiro de Aeronáutica. Em 1991, houve a 5ª Conac. Dentre as questões de que ela tratou, destaco a extinção do Sitar, o Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional. Iniciou-se aí um processo de liberalização do setor. Em 1999, a criação do Ministério da Defesa.

O próximo, por gentileza.

Em 2000, destacamos a criação do Conac, instituição que, tem alguns períodos, tem maior atividade e, em outro, menor atividade. Destacamos os anos de 2003 e 2007, quando houve um período mais intenso de atividades do Conac. Em 2001, também sob influência de resolução do Conac, nesse sentido, iniciou-se o processo de liberalização tarifária.

Em 2006, após a criação da Anac, em 2005, ela foi implantada, em substituição ao DAC. Em 2007, houve um novo passo institucional, a criação de uma nova secretaria dentro do Ministério da Defesa, para tratar da questão de política pública do setor de aviação civil, dentro da administração direta.

Em 2009, destacamos a criação do Decreto nº 6.780, que trata da política nacional de aviação civil. Foi feito um processo que durou por volta de um ano, um ano e meio, com a participação de praticamente todas as entidades do setor, para a construção dessa política de aviação civil.

Em 2011, houve a criação da Secretaria de Aviação Civil – está fazendo um ano de sua implantação –, dentro da Presidência da República, com *status* de ministério.

Destacamos também a primeira concessão de aeroporto gerido, outorgado à União. A primeira concessão da União foi a do aeroporto de São Gonçalo do Amarante. Em 2012, outros três aeroportos: Guarulhos, Brasília e Campinas também foram concedidos.

Então, esse seria um breve histórico, relato do histórico do setor.

Quanto à área institucional, muita gente já deve ter visto a apresentação, mas acho que vale a pena falar novamente, rapidamente.

Então, só para destacar: a Secretaria de Aviação Civil é um órgão da administração direta voltada para a organização governamental e, principalmente, para a elaboração e acompanhamento de políticas públicas para o setor.

Vinculados à Secretaria, temos a Infraero e a Anac. A Infraero com operação de 63 aeroportos e a Anac, agência independente, responsável pela regulação técnica e econômica e a fiscalização do setor.

Fora da estrutura da Secretaria de Aviação Civil, temos o Ministério da Defesa. Dentro do comando da Aeronáutica, o Decea, que o órgão que provê grande parte dos serviços de infraestrutura aeronáutica e regula e fiscaliza esses serviços, também.

O próximo, por gentileza.

Com relação ao crescimento do setor, é interessante observar o crescimento brutal do setor, principalmente nos últimos anos. Se olharmos de 2005 a 2010, tivemos, em

média, 15% ao ano de crescimento, taxas maiores do que as taxas chinesas. Isso significa que, de 2005 a 2010, praticamente dobramos o número de passageiros/quilômetros transportados no Brasil. Então, nesse período, houve um crescimento, realmente, brutal. Muito desse crescimento ocorreu em virtude do crescimento no mercado doméstico. Apesar de o crescimento no mercado internacional também ter ocorrido.

O próximo, por gentileza.

Para falar de passageiros embarcados nas empresas brasileiras, no mercado doméstico internacional, vemos que, apesar de ter havido um crescimento no mercado internacional, ao lado dessa série histórica, chegamos ao pico 5.5 milhões de passageiros embarcados, no ano de 2010. Grande parte desse crescimento se dá em decorrência do mercado doméstico. Vemos, ao longo da série histórica, a partir de 2003, um crescimento cada vez maior, com taxas, um crescimento com taxas crescentes.

Próximo, por gentileza.

Esse crescimento, sem comentar a relação de causa e efeito, vem sendo acompanhado por uma redução significativa nas tarifas, nas passagens aéreas. Então, vê-se, a partir de 2008, em toda série até 2011, um decréscimo das taxas ocorrendo nesse período.

O próximo, por gentileza.

Com relação à participação no mercado doméstico - neste caso específico, estamos vendo as empresas de médio e grande porte -, podemos verificar que a participação das duas maiores empresas no mercado já atingiu, em 2008, mais de 90% do mercado. Esse número vem caindo. Hoje, as duas maiores empresas têm uma participação um pouco menor que 80% do mercado.

Verificamos que, na dinâmica do mercado, as empresas deixam de operar, e novas empresas surgem. Neste período, a Transbrasil parou as suas operações, em 2001; a Vasp, em 2004; a Varig, em 2006; a BRA, em 2007. Por outro lado, vemos um crescimento das operações da Webjet, a partir de 2008; o crescimento e surgimento da Azul, em 2008, que, dessas empresas, ocupa o terceiro lugar em participação no mercado. Há também o crescimento Trip, também com um crescimento consistente no setor.

Com relação às empresas de pequeno porte, é interessante – fizemos isso para destacar o crescimento das duas empresas que operaram de forma mais significativa no mercado dito regional -, temos um grande crescimento em expansão das operações da Trip, que saiu de menos de 0,5% na participação no mercado, em 2005, atingindo, em 2011, mais de 3%, 3,25% do mercado. Um pouco mais modesto, mas também crescendo, vemos a Passaredo – em azul. Esse crescimento iniciou-se a partir de 2007. Hoje, está com um pouco mais de 0,5% de participação no mercado.

O próximo, por favor.

Tendo em vista esse contexto, o que construímos? Aproveitando o Índice de Concentração do Mercado HHI, verificamos que esse índice já esteve mais baixo em

determinado momento, anterior, principalmente em 2004. Chegamos a um índice de 0,28%. Nisto, tínhamos Vasp e Varig operando. Nesse momento, iniciamos um crescimento desse índice, tendo em vista o término de operações da Vasp e a crise da Varig. Então, esse índice de concentração do mercado vai crescendo, atingindo um ápice em 2008, com 0,43. A partir daí, com a ampliação da frota da Webjet, tendo em vista a aquisição pela CVC, a entrada em operação da Azul e a expansão das operações da Trip, tudo ocorreu nesse período, voltamos a ter um decréscimo consistente desse índice, chegando a 0,33. Só para verificarmos, comparando com o índice no mercado americano de 0,09, muito mais baixo do que temos agora, mas temos como parâmetro esse mercado, que é muito mais maduro do que o brasileiro.

Então, tiramos daí o seguinte: temos muito que avançar para a redução de índice de concentração com o aumento da competitividade do setor e o aumento da competição também.

Próximo, por gentileza.

Agora, com relação a esse mapa aí, ele representa os aeroportos com voo regular hoje, num total de 126. Há em vermelho as capitais; e as outras cidades, em amarelo. Se estabelecêssemos um raio de 100 km em torno de todos esses aeródromos de todas essas cidades, já teríamos mais ou menos 62% dos municípios brasileiros atendidos por transportes aéreos regulares.

Só para enfatizar, estamos considerando que todas as sedes de municípios, que estão dentro desse raio de 100 km estabelecido, em torno dos aeródromos, estão atendidos. Então, se estiver um município dentro do raio, está atendido.

Da mesma forma, a gente tem aí, tendo em vista esse raio, 152 milhões de pessoas atendidas por transporte aéreo regular de passageiros, significando aí quase 80% da população.

Por favor.

Outro dado interessante. Temos aí um mapa, representando uma malha aérea doméstica regular por quantidade de assentos ofertados por semana. Em vermelho, representa ali as rotas mais densas. Então, as ofertas nessa linha em vermelho vão de 50 a 150 mil assentos ofertados. Assim, há três rotas representadas nesse mapa.

E a gente vai decrescendo aí de 20 a 50 mil em azul; de 10 a 20 mil; de 5 a 10 mil; e até 5 mil.

É interessante notar aí que as rotas com densidade, com ofertas de até 5 mil assentos por semana, fazem um total de 272 rotas. Ou seja, mais ou menos 58% do número de rotas são de baixa e média densidade.

Pode voltar, por gentileza.

Outra coisa que podemos tirar desse mapa é o seguinte: ele representa mais ou menos o mapa de densidade demográfica do País. Se formos ver a densidade das rotas, ela

está no litoral sudeste e sul do País. Quando vamos caminhando para o oeste do País, você vai tendo rotas menos densas, principalmente quando vamos para a região noroeste do País, na região da Amazônia Legal.

Por gentileza.

Por outro lado, na mesma linha que estamos apresentando, esse mapa representa a malha aérea doméstica regular por quantidade de empresas por rota. Então, o que é que a gente verificou? É intuitivo, mas nas rotas, têm-se poucas rotas, com muitas empresas operantes. Então, há rota em vermelho aí; há cinco empresas por rotas, operando nessas rotas em vermelho, e você vai lá diminuindo de cinco, quatro, três, dois, um.

Então, as rotas menos densas são operadas por uma única empresa por rota. Mais uma vez, para mim, isso seria contraintuitivo, mas você tem 240 rotas, sendo que, em cada uma delas, você só tem uma empresa. Então, você tem mais ou menos 62% de um total de 416 rotas operado por uma única empresa em cada uma dessas rotas.

Próximo, por favor.

Uma visão geral dos aeroportos da Infraero, no caso. Há o movimento de passageiros, em vermelho, de 15 a 30 milhões, três aeroportos; de 5 a 15 milhões, 9 aeroportos; de 1 a 5 milhões, 15 aeroportos; e por aí em diante.

Mais uma vez, temos um mapa que reflete o mapa de densidade demográfica do País. Há uma maior concentração na Região Sul e Sudeste, litoral. Quando vamos em direção ao lado oeste do País, vamos tendo aeroportos com menor movimentação de passageiros.

Próximo, por favor.

Então, tendo uma visão geral do transporte aéreo, fizemos uma série histórica do número de cidades atendidas e o número de rotas servidas por transporte aéreo regular de passageiros.

Temos em vermelho, na verdade, o número de aeroportos atendidos. Chegamos a um número de 182 aeródromos em janeiro e fevereiro de 1999. Esse número veio caindo, atingindo aí um vale de 108 aeródromos. Hoje, estamos oscilando entre 125 e 130 aeródromos operados por transporte aéreo regular de passageiros.

Em azul, temos o número de rotas. Uma questão interessante que destacamos é que, apesar de o número de cidades/aeródromos atendidos terem caído, ao longo dessa série histórica, temos aí um aumento do número de rotas servidas por transporte aerográfico de passageiros.

Então, verificamos um descolamento em 2008, 2009. Antes, essas duas linhas andavam juntas, e, a partir de 2009, há um descolamento. Então, voltamos a ter um número maior do que tínhamos.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – As rotas aumentaram. Isso significa que há uma qualidade melhor do serviço prestado. Apesar de o número de cidades não ter aumentado, há mais opções de rotas que servem essas cidades.

Próximo, por gentileza.

Então, é o que verificamos em 1999: 182 cidades. Em 2011, em agosto, em julho, chegamos a 130 aeroportos servidos, e o número de rotas foi de 837 para 840. Aumentou um pouco.

O que é interessante verificarmos nesse mapa? A dinâmica da malha aérea. Temos em vermelho os aeródromos que deixaram de ser operados; em verde, aqueles aeródromos que eram operados em 99 e continuam sendo operados hoje; em azul, são novos aeródromos sendo operados. Então, vemos que há uma dinâmica significativa do setor.

Houve uma diminuição de cidades atendidas, mas houve uma alteração dessa malha aeroportuária também. O mesmo acontece com o número de rotas atendidas. Havia rotas atendidas em 1999, que não existem hoje, e há rotas que existem hoje, que não eram servidas em 99.

Por gentileza, o próximo.

Só para ilustração, temos o mapa do número de aeródromos públicos, pista de pouso e decolagem. Verificamos Minas Gerais, com o maior número. Cabe destacar também, na região amazônica, na Amazônia Legal, parte do Mato Grosso, do Amazonas, do Pará, Estados com grande número aeródromos públicos.

Mais uma vez, verificamos que a questão reflete o mapa de densidade demográfica, maior concentração na Região Sudeste e litoral do País.

Próximo, por gentileza.

Algo que gostaríamos de destacar é o modelo de exploração de infraestrutura aeroportuária hoje.

O que temos ali? Muito rapidamente, porque o tempo se está esgotando. Temos aeródromos militares e civis, num total de 28 militares e 3.610 civis. Desses civis, 2.890 são privados; 720, aproximadamente públicos. Há aeródromos delegados à União e outros delegados a Estados e Municípios. Dos delegados à União, você tem prestação direta pela União, por meio da Infraero e do Comando da Aeronáutica, e você tem também a possibilidade de delegação desses aeródromos privados, por meio da concessão e da autorização.

O que temos hoje é a concessão de quatro aeródromos daqueles delegados à União. Mais ou menos de forma semelhante você tem para os Estados e Municípios. Um total bem maior: 632 aeródromos. Eles podem ser operados também diretamente, ou pela Secretaria, ou pelo Departamento, dentro do Estado, por empresa pública, ou podem ser delegados por iniciativa privada – temos ali três possibilidades: terceirização, concessão e autorização.

Próximo, por favor.

Para concluir, quais seriam os principais desafios que temos, tendo em vista o que foi apresentado? Um grande gargalo que verificamos hoje, principalmente tanto para a aviação regional, quanto para aquela aviação com densidade maior, é aquela questão de investimento em infraestrutura aeroportuária.

A ideia é atacar em todos os sentidos. Investimentos em obras em expansão dos aeroportos diretamente pela União, no caso os aeroportos da Infraero, atacar a questão de melhoria de gestão dessa infraestrutura, utilizar o Fundo Nacional de Aviação Civil que conta hoje com recursos significativos. Esses recursos vão aumentar, quando tivermos recursos oriundos do valor de outorga das concessões.

Outra forma de atacar também é passar para o privado. No caso específico, foram quatro grandes aeroportos delegados à iniciativa privada recentemente.

Outra questão também importante que gostaríamos de destacar é a da revisão do setor. Temos 26 anos do CBA. Existe aqui nesta Casa um Projeto de Lei que agregou uma série de projetos de lei em torno do CBA, sob vários aspectos. Destaco especificamente uma questão de redução da barreira de entrada para novas empresas do setor. Acho que é uma questão que temos de atacar: aumentar a possibilidade de novas empresas oferecerem novos serviços e aumentar a competição.

A competição, por si só, traz uma melhoria na prestação de serviços e uma série de outros benefícios. Mas, por outro lado, além da competição, temos de atacar a questão do aumento da competitividade.

Temos conversado a respeito da questão do combustível de aviação, que representa um custo enorme para o setor. É o principal gargalo.

Então, seria isso.

Agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Obrigado, Ricardo.

Registro com prazer a presença do Vice-Presidente desta Subcomissão, Senador Flexa Ribeiro, que representa tão bem os paraenses e o povo brasileiro no Senado Federal.

Estão também presentes Olimar José Costa, da Associação Nacional dos Aeronautas e do Sindicato dos Aeronautas do Município de São Paulo, Pablo Henrique Nunes, Assessor Parlamentar da SAC, Ilma Lima, Chefe da Assessoria Parlamentar da Anac, Maurício Gusman, Assessor do Diretor Passos, Guilherme, Assessor Parlamentar da Anac, Jorge Honório, Assessor do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, e Guilherme Aberle, Assessor da Diretoria de Relações Institucionais da Trip Linhas Aéreas.

Sejam todos bem-vindos.

Portanto, quando o nosso Vice-Presidente quiser fazer uso da palavra. *(Pausa.)*

Vai ser só mais adiante.

Então, concedo a palavra ao Sr. Ricardo Bisinotto Catanant, representando a Agência Nacional de Aviação Civil, por 15 minutos.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Bom dia a todos. Cumprimento a todos os presentes, Senador Flexa Ribeiro, Senador Vicentinho Alves. É um prazer estar aqui representando a Agência e trazendo, mais uma vez, esclarecimentos a esta Subcomissão.

Vou tentar ser bastante sucinto. A apresentação do meu colega Ricardo, da SAC, esvaziou bastante a minha exposição. Isso vai dar mais tempo para os demais palestrantes e para os debates ao final.

Então, o próximo *slide* é basicamente um roteiro bastante sucinto do que pretendo expor, um pouco da evolução do setor, focando bastante na questão dos direitos do consumidor, da utilização dos serviços aéreos. Essa é uma questão bastante latente, principalmente na aviação comercial, no transporte regular.

Atualmente, talvez hoje seja a maior pressão que a Agência hoje recebe do setor, da sociedade. Enfim, espero poder trazer algumas luzes sobre a questão.

Próximo *slide*, por favor.

Esses dados já foram apresentados aqui pelo Ricardo sobre a questão da movimentação de passageiros ao longo do tempo, das etapas domésticas fundamentalmente, havendo um grande crescimento a partir de 2005. Há também os números apresentados sobre a movimentação de passageiros, a questão do *marketing chair*. Aí temos visto uma gradual desconcentração do mercado, com a diminuição da participação das duas maiores empresas e o crescimento das novas empresas, algumas entrantes inclusive.

Esse quadro também já foi mostrado. Então, vou passar.

A questão da evolução das rotas, da mesma forma. Há também um considerável decréscimo das tarifas com a entrada e o aumento da competição.

Próximo, por favor.

Ressaltaria, dentro desse contexto, muito bem delineado pelo Ricardo, Diretor da SAC, alguns fatos que também merecem ser trazidos à luz e explicam um pouco desse crescimento. É um fator mundial. O surgimento das empresas *low cost* mundo afora, com a modernização da frota das aeronaves, o que tem permitido uma utilização cada vez mais intensa desses equipamentos, em benefício dos usuários, dos passageiros, que podem usufruir hoje desse serviço a um preço consideravelmente cada vez menor. Assim esperamos.

Então, há uma maior diferenciação de serviços, maior ocupação; e o reclamado, menor conforto. Essa é uma questão, reforço, que constitui tendência mundial. Vemos que, hoje, na Europa e nos Estados Unidos, esse modelo é praticamente consolidado, em que os passageiros podem usufruir de passagens bastantes baratas mesmo, pagando por uma série de outros serviços – desde *check in* ao despacho de uma bagagem. A regulação é

menos incisiva, com uma maior gama de competidores. Essa é a maior diferenciação de serviços.

Hoje, a Europa consegue precificar. Esses países, na verdade, que se utilizam desse modelo, havendo de fato uma infraestrutura para as empresas *low cost*, quanto a isso, talvez a nossa infraestrutura aeroportuária não permita a aplicação desse modelo à sua inteireza.

Quanto à expansão dos canais de comercialização, hoje, verificamos, cada vez mais, o consumidor tendo acesso direto aos canais de comercialização das empresas, diminuindo a intermediação, julgamos, em benefício dos passageiros.

Então, a questão da universalização dos serviços aéreos, o ingresso de novas classes. Isso é algo que vem sendo dito bastante, porque talvez seja um dos mercados em maior expansão, a taxas chinesas, como ressaltou o Ricardo Rocha.

Isso tem trazido rápida saturação da infraestrutura portuária. Os gráficos apresentados dos números de aeródromos e o crescimento das rotas dão conta disso nos últimos anos. O crescimento exponencial do número de passageiros transportados e a infraestrutura portuária, agora, finalmente, nos faz verificar que os investimentos estão sendo devidamente realizados.

A grande demanda de consumidores. Voltarei a esse ponto específico ao final da apresentação.

Os desafios postos para o setor, para a SAC, formuladores de políticas, e à Anac, o órgão regulador, se verifica... Hoje, como temos uma gama de novos consumidores que não conhecem tão bem o setor e há uma pressão tão grande sobre a Anac para regular, cada vez mais, os interesses e proteger os consumidores, a primeira preocupação da Agência é trazer informação. A regulação que temos editado – algumas delas citarei mais adiante – tem primado pela necessidade de as empresas aéreas fornecerem as informações para os passageiros sobre quais produtos estão em oferta, quais as características desse setor. Isso porque verificamos que um dos principais problemas de que o consumidor padece é a falta de informações sobre o atraso ou cancelamento do seu voo, que são fatores naturais, são premissas com as quais a aviação civil tem de trabalhar, inexoravelmente. Atrasos e cancelamentos por conta de fatores meteorológicos sempre vão acontecer. Temos de estar preocupados em fazer com que o passageiro entenda essa dinâmica. Isso traz um pouco mais de pacificação social.

Também a questão da mudança do modelo de gestão dos aeroportos, algo pelo qual o Governo Federal vem se empenhando. O próprio fato de a SAC ter sido constituída justo abaixo da Casa Civil, da Presidência da República. Isso denota a preocupação do Governo Federal com relação a essa questão.

A proteção dos interesses dos consumidores. Como eu já disse, temos recebido muita demanda da sociedade, dos órgãos representantes dos consumidores, do Ministério Público, das Casas do Legislativo. Então, a Anac vem focando sua atuação fundamentalmente na proteção dos interesses dos consumidores.

A definição do âmbito de atuação da SAC. A revisão da legislação é interessante. E é bastante importante estar aqui, poder trazer um pouco da pauta da Agência, das necessidades de alteração de alguns textos legislativos que são anacrônicos, geram alguns conflitos, alguns desentendimentos. Hoje, temos leis, tratados, por exemplo, que estipulam limitação de responsabilidade das companhias aéreas por extravio da bagagem, por danos ao passageiro. E os tribunais vêm julgando que esses limites já não se aplicam mais porque o Código de Defesa do Consumidor seria a lei de regência para todas as relações entre empresa aérea e consumidores.

Gostaria de chamar a atenção de todos e pedir a participação, o esforço do conjunto do Senado e da Câmara para que trabalhemos na legislação aplicada ao setor. A Anac está à disposição, Senador Vicentinho, para debater aqui quando necessário sobre os projetos de lei que estão em tramitação nas duas Casas.

Um ponto bastante importante é estruturar a Anac para receber reclamação dos passageiros, pois elas se avolumam cada vez mais. Hoje, temos a necessidade de aumentar nossos quadros, para darmos o devido tratamento para essas reclamações.

Por fim, como a Anac pensa em promover o crescimento da aviação sem prejuízo da segurança, aumentando a competitividade, diminuindo as barreiras à entrada de novas empresas que venham fomentar, cada vez mais, a competição.

Sobre a questão fundamental dos direitos do consumidor, um tema que vem bastante à baila quando se fala em aviação regular. A Anac não recebeu um histórico desde a sua fundação. Essa era uma pressão que talvez não fosse exercida de tal forma sobre o Departamento de Aviação Civil. Talvez pelo número de passageiros, pela taxa de ocupação dos voos, pela explosão do crescimento que tivemos a partir de 2005, isso tenha se tornado bastante latente nos anos da Anac, o que tem denotado as principais ações regulatórias da Agência no sentido de receber e melhorar a condição do passageiro.

Temos ali alguns diplomas que regem a aviação: a Convenção de Varsóvia, de 1929; o Código de Aeronáutica, de 1986; a Convenção de Montreal, de 1999. O maior diploma que talvez tenha sido aplicado na relação de consumo, na relação entre empresa aérea e passageiro foi o Código de Defesa do Consumidor. Inclusive, o STF está discutindo se prepondera ou não o Código de Defesa do Consumidor sobre o Código de Aeronáutica e a Convenção de Montreal, de 1999, com relação à limitação de responsabilidade. Esse é um tema bastante crítico que demanda a atenção de toda a sociedade.

Com a Anac, finalmente, o novo marco regulatório. A lei da Agência não diz isso de forma bastante clara, mas hoje a Anac tem sido chamada a atuar mesmo como órgão que faz parte, integra o sistema nacional de proteção e defesa do consumidor. Hoje, adotamos uma série de medidas com base, inclusive, no diploma no Código de Defesa do Consumidor, embora não haja uma legislação clara e bastante específica a respeito.

Entre os principais textos de resoluções que a Anac editou, que eu gostaria de trazer à baila e apresentar aos senhores, está o selo conforto, talvez uma das primeiras medidas adotadas. Basicamente, foi para atender a uma demanda surgida, à época, de

aumentar o espaço entre os assentos nas aeronaves. A Anac trouxe o tema para debate e houve por bem editar uma resolução que prima pela necessidade de as empresas informarem ao passageiro qual é o espaço disponível em cada uma dessas aeronaves. A Anac certifica qual o menor assento disponível na aeronave e dá para ela um selo conforme essa distância: A, B, C ou D. As empresas são obrigadas a informar o passageiro. Entendemos que isso agrega valor no momento da aquisição da passagem, e o passageiro pode pleitear e escolher entre aquela empresa que lhe dê um pouco mais de espaço, ou pode optar por pagar um pouco menos e viajar com um pouco menos de conforto. Dessa forma, coloca ao usuário a opção e não obriga as empresas a necessariamente aumentarem o espaço entre as poltronas.

A Resolução nº 138 trouxe algumas regras sobre o que deve conter no bilhete de passagem, o que deve ser cobrado como taxa à parte, as taxas governamentais e todos os demais fatores indispensáveis à prestação do serviço que devessem ser prestados e vendidos, comercializados dentro do preço único de bilhete de passagem.

Por fim, a Resolução nº 141 buscou conjugar os direitos que já estavam no Código Brasileiro de Aeronáutica com algumas diretrizes do Código de Defesa do Consumidor, e deixou de forma mais clara, mais acessível, melhorou alguns aspectos no que tange à prestação de assistência material, como no caso de atraso ou de cancelamento de voo, adiantando isso no tempo. Antes era a partir de quatro horas e passou a ser prestado a partir da primeira hora, da segunda hora e da quarta hora, de forma escalonada.

A Resolução nº 196, a mais recente, trouxe a necessidade de que as empresas com determinado volume de usuários em determinados aeroportos passassem a prover uma estrutura de atendimento presencial nesses aeroportos, além de outras diretrizes no tocante à política de atendimento ao usuário por telefone, Internet, alguma estrutura mínima essencial.

Já falei um pouco da Resolução nº 135, só para ilustrar a forma de mensuração do conforto, o espaçamento entre as aeronaves e as faixas estabelecidas, as categorias. E também o selo dimensional, só para ilustrar um pouquinho.

Pode passar. A Resolução nº 141, o escalonamento de que fiz menção, a partir da primeira hora, segunda hora, quarta hora, e quais as providências em caso de preterição, e deixaram bastante claro para o consumidor. Distribuímos folhetos, que até hoje são disponibilizados nos aeroportos. E as empresas hoje são obrigadas a dar para os passageiros, em seus balcões e lojas, esses informativos com os direitos dos usuários. Elas têm de apresentar isso *sponte propria*.

Os canais de atendimento que a Agência já possui que estão sendo aperfeiçoados, o Focus, o Ecoar, o telefone e formulário eletrônico. Hoje, a Anac está reativando seus postos de atendimento em alguns dos principais aeroportos por uma demanda social que temos recebido e por determinações do Governo Federal.

Estou me aproximando do final. Espero não ter tomado muito tempo. Três das principais preocupações que espero ter externado aqui, e eu gostaria de trazer a resumo aqui, são: a questão da transparência, que se reflete, fundamentalmente, no reforço à informação do passageiro, dos usuários do serviço de transporte aéreo...

A Anac tem trabalhado também na revisão dos normativos no sentido de rever as penalidades que hoje são previstas e aplicadas para as empresas de transporte e também para os provedores de infraestrutura – isso é algo também que a Agência tem tido cada vez mais preocupação – e reforçar os canais de atendimento aos usuários. A transparência se reflete, basicamente, na divulgação de informações sobre pontualidade e regularidade. Nós estamos trabalhando numa resolução que... Hoje, as empresas já são, por uma recém-editada resolução, obrigadas a divulgar, no momento da venda, quais os percentuais de pontualidade e regularidade daquela rota que o passageiro já está escolhendo no momento da compra. A divulgação do espaço útil, algo que já foi feito há algum tempo, e a divulgação das informações com relação às condições técnicas de operações nos aeroportos.

Próximo, por favor.

As penalidades. Como eu disse, novas condutas penalizáveis, tornar isso, o processo de aplicação de penalidade, algo mais racional.

As regras de atendimento, a eficiência... Tem se pensado cada vez mais em trazer o operador a integrar e ser responsável como um dos principais elos da cadeia do transporte aéreo. Hoje, a Agência recebe uma pressão muito grande, as empresas aéreas também são muito pressionadas, mas sem uma infraestrutura, esse sistema não funciona.

Então, a Agência, hoje, está voltando bastante sua atenção, os contratos de concessão já trazem um início de regulação bastante forte nesse sentido de trazer padrões de qualidade de serviço para os aeroportos.

Mais uma vez, o atendimento aos usuários, a norma de compartilhamento de balcões de *check-in* está sendo revista e talvez para junho já tenhamos uma nova resolução que vai substituir a Resolução nº 113.

A Agência hoje trabalha numa minuta de resolução sobre bagagens. É um tema que é fruto de muitas reclamações de usuários que nós recebemos. Então, a gente espera que, ainda no curso deste ano, nós levemos à audiência pública essa minuta, para que todos possam contribuir. Exorto todos aqui também a participarem desse processo de audiência pública para que haja maiores ganhos.

A acessibilidade, a Resolução nº 196, que busca primar aí pelo atendimento direto do usuário, e a questão da fiscalização e monitoramento dos serviços aéreos.

É só.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Muito bem, Ricardo.

Na quinta-feira – nós já anunciamos e vamos repetir –, nós iremos apresentar à Comissão de Infraestrutura um relatório parcial das audiências públicas até a audiência anterior, porque a de hoje não dá para prepararmos para esse relatório parcial, e também já estamos em contato com o Pablo, da Secretaria de Aviação Civil, para nós, Presidente Flexa, também entregarmos esse relatório parcial, já de comum acordo com o Relator, Senador Vital,

e todos os consultores, assessores, e aí o Professor Jorge, ali, que é uma sumidade na área, tem dado uma contribuição enorme, nós vamos ao Ministro Wagner Bittencourt e vamos entregar de forma parcial. É claro que até o final se poderá ter mais ajustes à medida que for necessário.

Portanto, na próxima semana, vamos marcar e vamos lá, ao Ministro da Secretaria de Aviação Civil. Está bem, Ricardo?

De modo que agora passo a palavra a Elton Fernandes, professor do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Sempre a gente tem os contrapontos para a gente ver aquilo que vai bem, aquilo que tem de problema e o que nós poderemos melhorar com relação à aviação no nosso País.

V. S^a dispõe de quinze minutos, prorrogáveis pelo tempo necessário.

O SR. ELTON FERNANDES – Muito obrigado.

Bom-dia ao Senador Vicentinho e aos senhores aqui presentes.

Primeiramente, vou pedir desculpas aqui pela *(falha no áudio)* das minhas transparências porque vão estar muito aquém aí dos nossos colegas, mas eu tive uma notícia muito rápida para preparar a exposição e então eu procurei mais buscar conteúdo e trazer para cá o que eu pudesse discutir.

Por favor.

Eu vou procurar falar um pouquinho sobre essas partes interessadas, entre as quais o Governo, logo no início, e, depois, um breve cenário internacional, cenário nacional e algumas conclusões.

Nessa primeira questão – por favor, a próxima –, as partes interessadas, uma coisa interessante que ocorre no Brasil é que houve certa renovação de instituições e de empresas. Se você for para a América do Norte, as chamadas *legacy carriers* ou *networld carriers* existem ainda e dominar o mercado, continuam existindo, embora algumas tenham sucumbido ou pelo processo de coalizão... E no Brasil nós temos empresas, eu diria, razoavelmente novas. A mais antiga, talvez das mais significativas, é a TAM. A Gol é uma empresa novíssima e hoje tem uma participação significativa no mercado, a Trip evoluindo aí, a Azul é supernova no mercado e apresentando... E nós temos características diferentes daquele mercado denso que existe no corredor do norte do hemisfério, que é América do Norte, Europa e Ásia. Ali é que está a grande parcela do transporte aéreo mundial. Nós estamos numa ponta de cá. Somos, eu diria, um fim de linha, não somos uma passagem de rotas comerciais importantes, como é o Oriente Médio, tradicionalmente, historicamente, como é Singapura, aquela parte da Ásia, que tem portos importantes, rotas comerciais de grande relevância, de navios, de uma série de coisas. Nós vamos num vai-e-vem, agora é um mercado pujante, que está acontecendo e surpreendendo.

Mas crescer não significa lucro também para as empresas aéreas. A gente vai ver... Oferecer mais é muito bom, mas oferecer mais sem ter uma estabilidade, sem gerar lucro para o operador privado é um problema, porque você fica com empresas com certo nível de instabilidade.

E temos reguladores, operadores... O Decea, embora tenha um processo de continuidade, foi criado em 5 de outubro de 2001. A Anac, em 2006, herdou uma estrutura do DAC, mas, de certa forma, descontinuou significativamente aquela estrutura. Uma parcela principal que foi descontinuada e não foi assumida por ninguém eu diria que foi o IAC, o Instituto de Aviação Civil, que fazia todo o planejamento, capitaneava os planejamentos aeroportuários, essa coisa toda. Ele foi eliminada da existência da Anac e não houve um substituto. À época, a SAC era uma pequena secretaria dentro do Ministério da Defesa e não tinha nem condições de assistir isso, e atualmente a SAC é um órgão supernovo, acabou de ser instituído.

Então, realmente a gente tem uma coisa nova ocorrendo, que está acontecendo aí. Ao mesmo que gera dificuldades, é uma oportunidade de se construir coisas novas que realmente venham a trazer resultados positivos para a sociedade brasileira. Mas essa parte nós estamos no aguardo. Existe uma ampliação, mas não com a qualidade que a sociedade gostaria. O tráfego está crescendo, mas muito concentrado em pequenos aeroportos, o que é uma coisa natural.

O processo de liberalização levou as empresas a uma postura de *hub and spoke systems* que se concentra nas rotas de grande densidade, a buscarem essas rotas de grande densidade. Então no mundo todo ocorreu isso. É natural que rotas de menor densidade não tenham muitos operadores. Muitas vezes é até desejável que tenham um só, porque dois vai degradar tanto que ninguém vai querer operar aquela rota. Então, necessariamente não é colocar duas empresas numa rota de baixa densidade que se está prestando um bom serviço ou um serviço competitivo para a nação. Pode ser a desgraça daquela localidade não ter uma operação lucrativa e se eliminar o serviço. Em vez de favorecer, eu estou eliminando. É um comentário geral.

Nós vamos observar no mundo, os senhores me desculpem, eu não tive tempo, coletei algumas informações, mas a gente percebe aí que de 2009 para diante, esse é o total mundial de viagens, existe uma evolução com alguns choques, por exemplo, todos sabem, o ataque ao World Trade Center foi um dos grandes choques mundiais. A OAG, que é um órgão que faz uma estatística bastante interessante, fez um estudo recente sobre a avaliação dos impactos. Então a gente vai ter os grandes impactos na evolução do transporte aéreo mundial, e eu acho que podemos pensar em dois. A evolução da demanda, estamos falando da *performance*, da lucratividade das empresas, mas que afetou o processo de crescimento da oferta e mesmo da demanda, porque a oferta funciona muito junto da demanda em todo o mundo e no Brasil também. Então em 2001. E a crise financeira também em 2009 que são efeitos de longo prazo, mas nem foram sentidos muito no Brasil. No Brasil a gente vai ver mais adiante.

Então há essas crises. A gente olha no cenário mundial o ataque ao World Trade Center, quando houve uma queda. A aviação se recupera muito rapidamente. O estudo

mostra que a maior parte dos impactos não dura mais que três meses, tempo para a oferta se recuperar. Há um baque na oferta, mas em três meses ela recupera uma posição.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Professor Elton, eu gostaria que o Senador Flexa me substituísse por alguns minutos para que eu vá até o Conselho de Ética, porque estão me chamando lá. É possível, Presidente?

Então vou passar a Presidência ao Vice-Presidente Senador Flexa Ribeiro. E peço licença para me ausentar. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Flexa Ribeiro. Bloco/PSDB – PA) – Pode continuar, professor Elton.

O SR. ELTON FERNANDES – Obrigado.

Então, nós vemos ali que, mesmo em âmbito mundial, os que tiveram maior efeito foram esses dois fenômenos. Houve uma série de outros fenômenos, mas que tiveram curta duração no processo de oferta.

A evolução do PIB. O PIB, o valor do combustível, do querosene de aviação são elementos fundamentais, um no processo de crescimento da demanda e outro no processo da formação dos custos das empresas que, vimos, chega até 40%. Quando a gente observa nos Estados Unidos é entre 20% e 30%, talvez 25%. Então, no Brasil, os impactos do valor dos combustíveis são muito efetivos.

Um fato interessante em âmbito mundial é que, quando o crescimento do PIB se aproxima do seu crescimento médio – a média mundial é em torno de 2%, vamos dizer a média brasileira talvez seja de 3,5% –, isso tende a deteriorar o lucro das empresas. Existe certa associação. Então, talvez o transporte aéreo possa crescer duas vezes o crescimento do PIB, mas o lucro não vai; a tendência do lucro é desaparecer quando o crescimento está próximo do crescimento médio.

Esse daí é um estudo feito por esses pesquisadores em 2006; eles são do MIT, Massachusetts Institute of Technology, e escreveram sobre o ciclo econômico da aviação mundial. Antes de 1978, uma data marcante, que foi a liberalização nos Estados Unidos, antes de 1978, a indústria tinha ciclos econômicos virtuosos: maiores lucros e menores lucros, mas sempre com lucros. A partir da liberalização, vejam que a linha subiu, e nós passamos a ter fases de lucros e de prejuízos na faixa de cinco a seis anos; seis anos obtendo lucro, seis anos tendo prejuízo. E temos esta prospecção que é meio dramática porque se nós olharmos 2011, 2012 nós estamos entrando na fase ruim mundial se esta previsão de ciclos econômicos se configurar. Existe quem conteste isso que fale que as *low cost carriers* no mundo quebraram os ciclos econômicos, e a gente não sabe mais ou menos como vai se dar isso para o futuro. De repente, a indústria mundial vai ter lucro ali. Assim como em 2008, 2009, estava se prevendo uma posição positiva dos ciclos econômicos, mas realmente houve prejuízos estrondosos por causa de fatos ocorridos naquela data, principalmente já anunciando e ocorrendo posteriormente à questão da crise financeira.

Ali nós vemos uma previsão da lata de que em 2012 haveria um pequeno lucro, uma pequena posição de lucro. Mas isso depende do crescimento do PIB mundial e depende também e principalmente de como se comporta o preço dos combustíveis.

Se nós olharmos, vemos a evolução do preço. *Jet fuel* é o combustível de aviação, ali em dólar por galão. Um estudo – acho que foi da lata – está trabalhando para 2012 com 135 dólares o barril. Então, com esse fato, ela refez aquele *oil price spike* ali que é uma revisão da posição de crescimento e lucro. Em cima temos a previsão de crescimento, vemos que para a América Latina para 2012 vemos 7,2, 6,4; a capacidade está anunciando já a racionalização. Um dos problemas colocados por todos os pesquisadores é esta tendência de as empresas aéreas de fazerem uma oferta muito grande de serviço. Quase sempre elas saem numa concorrência de ofertar capacidade de forma um pouco exagerada. Então eles fizeram uma revisão disso. Os senhores veem ali a barrinha marrom que é a previsão para 2012 dos diversos continentes. Só a Europa estaria com previsão negativa. Mas com o impacto deste possível crescimento desse combustível, todo mundo fica negativo, inclusive a América Latina, também ela fica negativa.

Então, existe, da própria organização, um olhar conservador para o futuro.

Esse é um estudo recente, ao qual estou me dedicando agora, que trata da geografia do transporte aéreo no Brasil, mas este é um estudo recente da geografia do transporte aéreo no mundo.

Temos, ali, o Brasil com um dos países com crescimento e, com possibilidade também, a China, do lado de lá.

Por favor.

Aí temos uma variação. Acho este mapa interessante porque olhamos o Brasil e vemos o pequeno tamanho do nosso País em relação ao que ocorre em transporte aéreo no mundo. É algo pequeno. Por isso, vemos que, quanto ao nosso transporte internacional, precisamos tomar cuidado, porque as empresas estrangeiras podem trabalhar conosco pensando em custos marginais, o que inviabilizaria qualquer oferta de empresa nacional. Se olharmos a nossa estrutura de custo, se alguém vier aqui oferecer passagem baseado em custos marginais, em acrescentar mais um pouco o número de ofertas para a América Latina, as empresas nacionais estarão desgraçadas, não há condição de competitividade nenhuma, a não ser fazendo alianças, aí surgem as consolidações. A tendência natural é a de se fazer aliança, porque, certamente, não há condições de bancar.

O próximo, por favor.

Este é só uma ideia. Eu já me excedi, Senador?

Então, por favor.

Mostramos aqui a posição, uma posição de dados da ACI, *Airports Council Internacional*, relativa a aeroportos, à participação do Brasil em termos de aeroportos.

Então, vemos aí o Brasil, na América Latina, em 2009, com 34%; em 2010, com 36% da América Latina.

Cresceu. O Brasil tem sido o carro-chefe do crescimento, mas quando olhamos além, em termos mundiais, esse crescimento não afeta muito: 2,7%, pelo menos duas casas decimais. Na primeira casa decimal, estou com 2,7%. É preciso aumentar muito para se inserir no rol das com maior representatividade no mundo.

Ali embaixo, temos a participação de todas as regiões geográficas, como a ACI considera.

A América Latina inclui o México. A ACI, sabiamente, colocou a América do Norte, a América Latina fica só com a central. Então, ficam só Estados Unidos e Canadá ali.

Temos essas figuras.

Por favor, a próxima.

Eu preparei algumas estatísticas. Como falei para os senhores, eu estou estudando, no momento, a geografia, mas preparei alguns dados estatísticos. Em relação aos dados, ao que foi possível, temos os que foram coletados dos anuários disponibilizados pela Anac, tornando constantes, usando o IPCA. Então, temos aí a lucratividade.

Vemos que aquela curva marrom é o resultado, vamos dizer, a lucratividade, a margem das empresas e o crescimento do PIB. Nesta linha marrom, para limitar o zero, vemos que de 1996 até 2010, tivemos de positivo, na indústria como um todo, os anos de 1997, 1998, 2000, 2003, 2004 e 2005. Curiosamente, com todo nosso crescimento, aqui, a partir de 2006, 2007, mesmo com o crescimento do PIB, isso não se refletiu claramente na lucratividade das empresas. Houve aquele crescimento forte que teve ali para 2010, que reduziu a diferença do negativo, mas apenas reduziu o negativo e não chegou a positivar.

Isso é uma grande preocupação. Não sei qual a solução. Não sei se isso está na planilha de custos, na eficiência operacional... Qual é o motivo? Nós precisamos estudar isso. O que eu diria hoje é que estamos administrando contingencialmente o sistema. O sistema está sendo administrado contingencialmente e não com planejamento de longo prazo. Então, essas ações contingenciais chegam e podem não resultar em um efetivo equilíbrio das nossas empresas, a não ser que não nos importemos com isso e simplesmente abramos o capital para que entre o capital estrangeiro e assuma rapidamente. Não vai ser muito difícil para as grandes internacionais absorverem as nossas empresas. Não é muito trabalhoso para eles, não. Seria muito fácil isso, dadas as dimensões de escala e economia de escopo que eles poderiam ter.

Essa já passou, não é? Não, é a próxima mesmo – é que eu me viro para cá e me perco. Os senhores desculpem a minha informalidade, mas eu... Daqui a pouco, eu vou ficar em pé e vou para o quadro, porque trabalho na universidade e sou um professor. Tenho dificuldade...

Então, temos a evolução da oferta do assento-quilômetro e a evolução do pax-quilômetro transportado. Isso é retirado dos anuários. E o resultado das empresas. Vemos

que, a partir de 2006, há uma evolução acentuada. Essa evolução acentuada, no entanto, não refletiu em lucros para o conjunto das empresas - nós podemos ter empresas com lucros, mas o somatório das empresas não refletiu... Eu acho que há um interesse para mostrar que há equilíbrio no setor, há possibilidade, há estímulos. Alguns autores falam: "os investidores estão relutantes em investir nas empresas aéreas, porque, de uma forma geral..." Existe até a brincadeira: se você quiser fazer um milionário, pegue um bilionário e invista em empresas aéreas, pois ele se tornará rapidamente um milionário. É uma brincadeira que se faz. Nós vemos aí.

Próximo, por favor.

Aí, eu fiz uma mistura para vermos o conjunto. Tem a evolução da oferta, da demanda, do Yield, que já foi mostrado aqui pelos outros expositores, e do Cask, que é o custo por assento-quilômetro oferecido. Eu pego o custo da empresa, divido pelo assento-quilômetro e tenho o Cask. Em cima, aquelas duas curvas de cima representam a *break even pax* e qual seria *load factor*. Aquele não é um *load factor* muito real, porque seria o *load factor* se eu pensasse só em passageiros, pois existe a carga também, que, no Brasil, não é extremamente representativa para as empresas aéreas, mas gera receita. Então, qual seria? Vemos ali que o nosso *load factor* vem caminhando muito abaixo, muitas vezes, do *break even* ponto, o que significa que não se está obtendo lucro. Então, as empresas têm a dificuldade também de atingir... Como é que eu posso melhorar isso? Aumentar o *load factor*. Para aumentar o *load factor*, precisamos racionalizar oferta. Existe uma crítica mundial às empresas aéreas, não só no Brasil, mas das pessoas que pesquisam: que as empresas aéreas tendem a ofertar, a fazer uma abordagem, até talvez pela dificuldade de se comprarem aviões, de se colocarem novos aviões para... Fazem uma abordagem muito agressiva na renovação de frota e muito agressiva na oferta, para se assegurarem de segurar a demanda. Então, existe essa crítica, que é uma coisa de que as empresas precisam.

Até o Rigas Doganis, estudioso da área, diz que as empresas aéreas não têm a quem reclamar, senão a elas mesmas. Mas, com relação a isso, por causa do resultado ruim.

E outra coisa é essa queda do Yield, a queda acentuada do Yield. Eu faria uma crítica aos gerentes de receita, *revenue managers*, das empresas, que, na ânsia de aumentar o *load factor* e botar o passageiro, colocam as tarifas muito baratas e, de outro lado, fazem uma discriminação do passageiro de *business* vendendo passagens muito caras. Esse foi o meu caso: minha passagem custou mais de R\$1 mil, para o Senado. Não foi para o meu bolso. Se fosse para o meu bolso, eu nem poderia vir. É uma passagem Rio-Brasília. Então, eu contribuí para o Yield subir. Estou contribuindo para melhorar, pois, pelo menos, é mais do que o dobro do Yield médio.

Então, essa gestão precisa ser estudada. Eu digo que é muito difícil. A gente até faz sugestões, mas é muito difícil sem um estudo profundo, e um dos grandes problemas no Brasil é o acesso à informação, para se fazerem estudos mais consistentes.

Aí, eu recomendaria aos nossos colegas da Anac para usarem o mesmo rigor que estão usando na informação das empresas aéreas na informação para o público das estatísticas do setor. Que coloquem informações de que realmente possamos fazer estudos,

detalhadas. Não só não seria só a Anac... Não é uma questão da Anac; é a Infraero, é o Decea, o Ipea, o IBGE. Séries totalmente defasadas, que dificultam; ou periodicidades muito anuais, em vez de serem mensais; ou só por Estado, não por Município, o que dificulta o estudo dos aeroportos, a evolução.

Então, enfrentamos toda sorte de dificuldades para conseguir pesquisar e contribuir nessas reuniões.

É um ato de correr atrás e inferir com informações imprecisas. No Brasil, temos uma simetria de informações muito grande, porque a informação existe, mas ela só fica lá, e o público em geral não tem essa informação. Fala-se muito em transparência, mas pratica-se pouca transparência.

A próxima, por favor.

Isso daí é mais ou menos... Nós temos, do lado de cá, 2000 e, do lado de lado, 2012. Isso é a oferta computada a partir do Hotran (Horário de Transporte), de janeiro de cada um dos anos. Então, podemos ver que houve uma evolução grande ali, e há uma concentração grande. Não houve uma variação muito grande nesse período dos aeroportos servidos. São os mesmos. Então, houve um crescimento. Nós temos ali São Paulo e Rio de Janeiro – esse é só o doméstico: a oferta de assentos do aeroporto em voos domésticos apenas.

Então, temos essa evolução e, nos estudos preliminares, já fizemos algumas regressões e percebe-se que o comportamento de 2000 é igual ao comportamento... Quer dizer, a variação geográfica do PIB, vamos dizer, da atratividade das cidades explica 85% da variação da oferta. Em torno de 85% e às vezes até mais do que isso. Então, não sei se teremos uma... Está muito voltado para a cidade. A cidade é o grande gerador de demanda e é o orientador de ofertas das empresas.

O próximo mostra o internacional.

O nosso internacional é quase imperceptível, porque mantivemos a mesma escala de um mapa para o outro e só temos Rio-São Paulo de forma perceptível. O restante do Brasil é insignificante, é pequeno. É muito pequenininha a oferta internacional. Existe a oferta internacional, e cresceu em outros aeroportos, mas é muito reduzida em relação... Está mais ali em Rio e São Paulo mesmo.

Imagino agora, com a concessão dos aeroportos de São Paulo, que os dois concessionários de São Paulo vão jogar pesado para atrair o tráfego internacional, porque eles precisam fazer dinheiro; ofereceram muito dinheiro por aqueles aeroportos. Então, eles vão jogar pesado para que ali seja o *hub*. O *hub* deverá ser São Paulo pelos próximos anos.

Aí, neste ano, depois das eleições, tem a concessão do Rio de Janeiro e de Confins, pelo menos. O Governo é que sabe, mas é só uma opinião. Pelo menos, porque já foi anunciado muito tempo atrás. Até, na época, o ex-Ministro Palocci anunciou esses três aeroportos, quando ainda estava na Casa Civil, e esses três foram concedidos. No discurso dele – recordo-me –, Rio de Janeiro e Confins estavam na lista. Agora, recentemente, o ministro falou de Rio de Janeiro e Confins, e um próximo outro aeroporto.

Por favor, o próximo.

Como vimos, até em parceria com o Snea (Sindicato Nacional das Empresas Aéreas), estudando a concentração, o que ocorre nos 16 aeroportos das 12 cidades da Copa, nós fizemos ali por empresa uma espécie de concentração da oferta. Vemos que, em 2000, tinha a TAM ali... Hoje em dia, acho que separar a Webjet da Gol não é muito justo; é uma empresa única. Quando se analisa, deve-se juntar a Webjet com a Gol para ver o que está ocorrendo na realidade.

Então, nós tínhamos aí... e os senhores vêem outros na ponta, na primeira linha, 13% da oferta nesse conjunto de aeroportos, embora nem todo mundo olhe com maus olhos o duopólio. Vários pesquisadores defendem que, em determinadas áreas, dois ofertadores fortes dão mais estabilidade ao sistema do que um monte de ofertadores. Pode desestabilizar e, no final, todo o mundo perde.

Então, essa questão da competitividade, da competição, tem de ser olhada com limites da capacidade de geração de lucros do setor. Ela não pode ser vista simplesmente com os olhos de se colocar mais gente lá, porque é como eu diria: numa ligação de baixa densidade, colocarem-se duas empresas, os dois vão ter prejuízos fazendo aquela rota.

Próximo. Estou bem pertinho do final.

A situação mais ou menos hoje. Vemos, na primeira linha, que outros são 2%. Então, aqui, embora esteja separada a Webjet da Gol, se somarmos, no total, dá 37%. A TAM, que comprou a Pantanal, 31%. Então, temos dois...a estrutura. Depois, vem a Azul, que vem ali crescendo, com 11%. Isso daqui, em termos de oferta. É uma amostra, um indicador. Não é um número anual preciso. Um indicador levantado.

Ali, a outra empresa, a Ocean Air.

E o internacional nós vemos que se concentra em Guarulhos e Galeão. Eu não fiz aqui, mas, se eu pegasse ali e reduzisse só as estatísticas internacionais, nós veríamos que as empresas internacionais estariam dominando praticamente o mercado, porque as empresas nacionais reduziram, substancialmente, a sua participação. E, se formos olhar lá para os dados financeiros, é um setor em que as empresas nacionais têm prejuízos sistemáticos, as operações internacionais.

Então, por favor, o próximo.

Aí eu coloquei, quer dizer, são conclusões que estão ligadas a esses dados e as experiências que tenho, nem todos os fatos estão aí evidenciados. Aí vou me permitir ler rapidamente:

É evidente a dificuldade da indústria brasileira de empresas aéreas atingir margens de lucro positivas. Essa dificuldade precisa ser estudada de forma profunda para que possamos entender as razões de um mercado crescente e pouco afetado pelas crises internacionais vir acumulando prejuízos.

Então, precisamos estudar isso para ver de que forma: será que é o custo Brasil que está criando essa situação?

O Prof. Rigas Dogani – aí para cutucar nossos amigos das empresas aéreas – diz que as empresas aéreas só têm a elas mesmas a reclamar as dificuldades de se atingir equilíbrio na indústria: tarifas, exageradamente, baixas para encher os aviões aliadas a uma oferta exagerada não combinam com lucro; tarifas discriminatórias exageradamente altas para os passageiros de negócio não irão conduzir a bons resultados, somente irão afastar os clientes mais rentáveis de transporte aéreo. Adicionalmente, o Governo tem contribuído bastante para a estabilidade dessa indústria com suas ações contingenciais: a falta de regras claras para o planejamento de longo prazo das empresas aéreas, a falta independência de interesses do Governo e a instabilidade regulatória minam a confiança empresarial.

Se você não puder fazer um planejamento de longo prazo, como é que você vai fazer investimentos? É duvidoso. Eu vou colocar o meu dinheiro... Eu sou um bilionário, vou virar um bilionário...

Uma vez que esse é um negócio de características internacionais, é necessário se pensar em medidas compensatórias para reduzir os efeitos negativos do custo Brasil e permitir que as empresas brasileiras concorram no âmbito internacional.

Finalizando, estamos em uma fase do ciclo econômico do transporte aéreo que aponta para a grande dificuldade de sustentação das empresas aéreas, a concentração observada pelos movimentos de liberalização – que é essa linha toda de *hub-and-spoke*, as linhas de maior densidade – e a consolidação, a união das empresas precisa ser continuamente estudada e monitorada, até onde as políticas e ações de Governo na área de transporte devem ser avaliadas em um contexto de longo prazo, e não de forma contingencial, como, tudo indica, vem ocorrendo – é uma opinião nossa. E novamente os objetivos precisam ser listados, pois os impactos das ações de Governo são de longo prazo.

Eu não tenho certeza absoluta, mas recentemente foi anunciado, foi colocado para a gente, então, abrir aeroportos com baixo potencial de demanda para a aviação exige estudos aprofundados com a consideração de instrumento de suplementação tarifária. O Sitar foi um instrumento dessa natureza, onde até a TAM prosperou bastante. De outra forma, poderemos ter um abre e fecha de aeroportos, com valiosos recursos desperdiçados.

Essas são opiniões de um pesquisador, não estou representando instituição, é um pesquisador da área que vem aí trabalhando para tentar contribuir com o conhecimento.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Nós temos a participação do Prof. Elton, que com muita propriedade fez uma belíssima explanação sobre a aviação em geral.

Passo a palavra ao José Márcio Monsão Mollo, Diretor-Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO – Como havíamos combinado, vou falar rapidamente para passar a palavra ao Celestino, que tratará de assuntos gerais da aviação aérea, mais especificamente da aviação regional.

Eu só gostaria de chamar a atenção, e até responder uma questão colocada pelo Prof. Elton: ele colocou que devem ser analisadas as razões de um mercado crescente e pouco afetado pelas crises internacionais vir acumulando prejuízos. Isso, de fato, foi demonstrado aqui, será demonstrado pelo Celestino, as empresas aéreas brasileiras não têm tido bons resultados nos últimos anos. Por duas razões: primeiro, porque os custos subiram muito. Já foi e será demonstrado que os custos das tarifas aeroportuárias subiram, só no ano passado, 130%; as tarifas de comunicação que subiram 150% têm uma previsão de aumento de 83% e, sobretudo, o maior custo de uma empresa aérea, em qualquer lugar do mundo, que é o QAV da aviação, o combustível.

A Petrobras vem aumentando, anualmente e de forma significativa, o preço do QAV. É o único combustível que tem a variação de seu preço mensalmente e, em 2010, o valor do QAV foi aumentado, pela Petrobras, em 18% e, no ano passado, em 33%.

Então, o QAV que representava a principal despesa de uma empresa aérea no Brasil e se situava entre 30% e 32%, hoje representa mais de 40%. Por isso, as empresas brasileiras vêm mostrando essa queda de rendimento muito grande.

Por outro lado, elas vêm transferindo os seus cortes de custo, digamos, dentro da possibilidade desses cortes, significativamente também para as tarifas aéreas. As tarifas aéreas, segundo dados da própria Anac, caíram, entre 2003 e 2010, 47%.

Nós temos ouvido ultimamente se falar muito, muita queixa, inclusive ouvimos na Câmara dos Deputados na semana passada, que as passagens aéreas têm crescido muito. Elas têm crescido não tanto, eu diria não muito. As empresas estão tentando desde setembro, outubro do ano passado uma recuperação das tarifas, dentro da possibilidade que o mercado competitivo oferece ou possibilita e, assim mesmo, tem havido uma grande dificuldade, porque os custos não param de crescer.

Eu gostaria só de mostrar dois ou três *slides* – pode ir adiante –, porque tudo isso será expostos pelo Dr. Celestino.

Por favor, volta. Esse *slide* anterior, o do ônibus...

Esse *slide* é interessante porque ele mostra a competitividade do setor aéreo em relação aos ônibus. Nós sempre tivemos tradicionalmente no Brasil um número muito maior de passageiros interestaduais nos ônibus do que na aviação, e esse número se inverte nos últimos anos. Hoje, as empresas aéreas brasileiras transportam mais passageiros do que os ônibus transportam, em transporte interestadual, com percurso maior do que 300 e 400 quilômetros. Esse é um fato absolutamente novo e isso se deveu, sobretudo, à violenta queda

dos preços das tarifas, um trabalho feito exclusivamente pelas empresas aéreas, apesar de não ter havido nenhuma cooperação por parte do Governo.

Por favor, mais adiante. Pode ir mais, isso vai ser exposto também pelo Celestino.

Os senhores já devem ter visto na imprensa que as duas maiores empresas tiveram prejuízo, em 2011, de mais de R\$1 bilhão. Somente esses números são divulgados porque apenas essas duas empresas são de capital aberto. Mas a realidade é de que todas as empresas aéreas, no ano passado, trabalharam com prejuízo. Isso por causa dos custos do setor, como eu havia falado.

Tem-se falado muito do aumento da tarifa aérea, que é a tentativa das empresas aéreas de reaver um pouco desse prejuízo por meio do aumento das tarifas. Mas isso se tornou o chamado Custo Brasil dos custos específicos. Nós costumamos dar como exemplo o fato de que muitos reclamam que o custo da tarifa aérea é mais barato lá fora do que aqui. Isso porque as empresas aéreas na Europa e nos Estados Unidos têm um custo muito menor do que as empresas brasileiras. É o caso, por exemplo, de um Honda Accord, que é vendido nos Estados Unidos a US\$25 mil e aqui no Brasil é vendido a R\$100 mil.

A outra, por favor.

Todas essas pesquisas foram feitas com valores obtidos em 27 de abril. Um Ford Fiesta, nos Estados Unidos, é vendido a US\$13,200 mil e aqui no Brasil é vendido a quase R\$40 mil.

A outra, por favor.

Uma televisão Sony Bravia, mesmo modelo, custa US\$898 nos Estados Unidos e R\$2.300 aqui no Brasil. Outro exemplo: um refrigerador que nos Estados Unidos está US\$500, aqui no Brasil está R\$2.400. Então, por que a tarifa no Brasil é mais cara do que lá fora? Pela mesma razão que o carro é mais caro, a geladeira é mais cara, a televisão é mais cara, certo? Por causa do chamado Custo Brasil e dos chamados custos específicos do setor, que estão ligados às tarifas, que, como o Celestino vai expor, subiram significativamente o ano passado e, sobretudo, por causa do QAV do combustível, que a Petrobras não perdoa e aumenta violentamente. Somente o ano passado foram 33% de aumento.

Essa, Senador, é minha exposição e o que eu gostaria de falar. E passo a palavra, então, ao Celestino, que vai expor os problemas do setor e do transporte aéreo regional.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Muito bem, amigo José Marcio.

O que foi colocado aqui é também, com certeza – eu não pude ter o prazer de ouvir toda a palestra do professor Elton –, uma preocupação que a SAC/PR, o nosso Governo Federal deve ter com as companhias aéreas. Agora, acabam de falar em R\$1 bilhão de

prejuízos na GOL e na TAM. Faltam dados oficiais para se fazer um estudo, um planejamento em longo prazo, não é isso o que foi colocado aqui?

Portanto, não podemos mais ter esse modelo de as companhias aéreas crescerem e morrerem, por falta, às vezes, de uma política pública que lhes dê condições de prosperarem, crescerem e se manterem crescendo, porque é onde teremos cada vez mais geração de emprego, renda e melhor atendimento para o povo brasileiro.

Nós temos uma preocupação com relação ao combustível. Parece-me que 40% do custo das companhias é com relação ao combustível. Precisamos ter uma atenção.

Já me chegou uma informação, que estamos checando e me parece ser verdadeira, de que para rotas internacionais o combustível é mais barato do que para o vôo doméstico.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Não incide tributo. Ou seja, para vôo internacional o custo com o combustível é mais barato do que para vôo doméstico. Então, precisamos ter uma legislação para adequar tudo isso. Se em vôo internacional se pode ter esse desconto, por que não no vôo doméstico, para facilitar mais a vida das empresas, das companhias aéreas do nosso País?

Portanto, eu concedo a palavra a Victor Celestino, por quinze minutos, necessários para sua explanação.

O SR. VICTOR R. CELESTINO – Obrigado, Senador Vicentinho.

Respondendo diretamente à pergunta que o senhor acaba de fazer, comparando, em Guarulhos, a tarifa para as empresas internacionais, para os voos internacionais é US\$3,20 dólares por galão, que é o padrão...

(Interrupção do som.)

O SR. VICTOR R. CELESTINO – No mesmo aeroporto, as empresas para vôos internacionais e domésticos pagam essa diferença.

Pode colocar em modo de apresentação.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Isso na mesma aeronave?

O SR. VICTOR R. CELESTINO – Na mesma aeronave, se o vôo é internacional ou se é doméstico.

Se entrar em janela, tela cheia, vai colocar em apresentação. Não. Janela. Janela, modo de tela cheia, por favor.

Bom, essas são as nossas associadas do SNEA. Todo esse material aqui apresentado pelo nosso Presidente José Márcio e que eu estarei apresentando está à disposição da comissão.

Pode passar o próximo.

Isso mostra um crescimento, que vem sendo consistente, das frotas aéreas. É só relevante apresentar, porque vou falar mais à frente da aviação regional, que, em 1997, a frota de aviação regional no País era maior do que a frota total da aviação comercial. Isso obviamente teve uma grande reversão a partir daquele ano, por conta da crise da Rússia e uma série de crises que houve. E a frota da aviação regional chegou a um mínimo em 2005, com a instituição da lei da Anac. E passou a crescer consistentemente a partir daí.

Próximo, por favor.

Esses próximos dois *slides* demonstram que as empresas aéreas vêm sistematicamente fazendo grandes investimentos não somente na sua frota, mas no aumento da oferta e certamente – pode passar o próximo – está capturando uma demanda crescente.

No entanto, é importante observar que a curva de demanda tem um aspecto pouco distinto da oferta. Ou seja, a previsibilidade não é tão direta. Apesar de que haja um constante investimento das empresas aéreas e o aumento da oferta, essa sazonalidade da demanda tem uma influência grande dos fatores macroeconômicos – como foi mostrado pelo professor Elton – e, muitas vezes, a oferta fica desproporcional à demanda. E isso acaba refletindo no resultado das empresas aéreas.

O próximo, por favor.

Em relação à presença, hoje as empresas aéreas estão presentes, de fato, em todo País. São 53% ainda na Região Sudeste, mas é significativa a presença nas outras regiões.

O próximo, por favor.

Em relação à participação de mercado, que já foi amplamente mencionada tanto pela SAC e pela Anac quanto pelos palestrantes anteriores, hoje, claramente, o mercado é competitivo, no qual existe a presença de um grande número de atores. E o mercado, hoje, pela lei da Anac, está aberto à entrada. A grande barreira de entrada, se é que existe, é a limitação da infraestrutura aeroportuária.

Próximo, por favor.

Esse já foi mencionado pelo nosso presidente.

Pode passar.

Isso já foi mencionado inclusive pela SAC e pela Anac. Uma média de queda do Yield, que é o parâmetro de tarifa, de 7,5% ao ano, nos últimos anos. Mas é relevante observar abaixo que esse Yield depende basicamente de fatores como custo. E, portanto, a elevação dos custos vai impactar nas tarifas, seja no custo de combustível como nas tarifas aeroportuárias.

Mas ele depende muito, também, do tamanho da aeronave e da etapa média. Isso, obviamente, está associado à capacidade da infraestrutura aeroportuária.

Próximo, por favor.

Os encargos. Nós estamos usando aqui dados da Anac, de 2010. Eles já evoluíram. Em 2010, o combustível era 32%. Hoje, chega próximo dos 40%. As tarifas aeroportuárias de navegação aérea que eram somente 5%, hoje chegam próximas à marca de 10%. Então, está havendo uma mudança dos fatores de custo que impactam diretamente nas tarifas aéreas.

O próximo, por favor.

Agora, Sr. Presidente, vou apresentar cada um desses pontos: a questão do combustível, da infraestrutura e das tarifas, como impactam e quais são as medidas que poderíamos adotar no sentido de mitigar esses impactos.

Então, em relação ao combustível, hoje é adotado no Brasil o preço do petróleo no Golfo do México. Mas em cima desse preço do petróleo, que tem uma variação mensal, há uma série de custos associados, a despeito de que 80% do querosene de aviação hoje consumido no País é fabricado dentro do próprio País.

Pode passar o próximo.

Então, a cadeia que é utilizada na precificação, na formação do preço, considera o frete do Golfo do México ao País, custos de nacionalização e aduana, impostos da Marinha Mercante e custo de distribuição.

Pode passar o próximo.

A despeito de que 80% desse querosene seja produzido no País, o preço médio é 18,5% acima do que seria a paridade de importação do custo do preço do petróleo no Golfo do México. Isso é um custo adicional importante.

Pode passar o próximo.

Além disso, o imposto sobre o combustível é da ordem de 25%. Alguns estados vêm procurando mitigar esse custo, principalmente na questão da aviação regional, mas isso ainda é insuficiente. Nós vamos apresentar mais adiante.

Pode passar, por favor.

Em relação às tarifas aeroportuárias de navegação aérea. De uma forma geral, essas medidas têm causado um aumento que pode ser resumido, nas tarifas aeroportuárias, por um aumento de 130%, em função dessas medidas tomadas pelas resoluções da Anac e pela Medida Provisória nº551.

Pode passar o próximo.

Em relação às tarifas de navegação aérea, a despeito de que havia uma necessidade de realinhamento e a justificativa era de que com o tempo as tarifas estavam ficando defasadas em relação à inflação, esse gráfico mostra que as passagens aéreas vinham caindo mais do que a desvalorização das tarifas de navegação aérea. Isso aconteceu até 2010. Agora, em 2012, nós tivemos aumentos das tarifas de navegação aérea de até 150%.

Então, esses aumentos foram para quê? Para haver um realinhamento, segundo justificativa do setor. No entanto, eles estão acontecendo sem previsão anterior à ocorrência desse aumento e no momento, aliás, de crise internacional. E com resultados bastante difíceis das empresas aéreas em função do aumento dos custos, ele só vem a prejudicar ainda mais o cenário e traz uma grande preocupação.

O próximo, por favor.

Com relação à infraestrutura aeroportuária.

Pode passar, por favor.

Nos aeroportos centrais, de maneira geral, todas as estatísticas da Infraero têm demonstrado grande saturação, a despeito de que hoje, a cada dez anos, praticamente se dobra o número de passageiros embarcados nos aeroportos. E a cada sete anos, o número de movimentos de aeronaves. Mas o planejamento, infelizmente, não acompanhou essa velocidade de crescimento e hoje temos grande saturação nos aeroportos centrais.

Próximo, por favor.

Essa é somente uma ideia, nos horários de pico.

Então essa, Presidente, é a grande barreira de entrada. Na medida em que houver mais infraestrutura aeroportuária, tem-se dirimida a barreira de entrada, porque há o interesse do empresariado de fazer o investimento necessário para aumentar a oferta do transporte aéreo.

Próximo, por favor.

Em relação aos aeroportos regionais, temos uma dificuldade imensa da infraestrutura. Se há nos aeroportos centrais, onde existe uma gestão da Infraero e uma previsibilidade de investimento, nos aeroportos regionais essa dificuldade é ainda maior.

A Abetar fez um estudo, em 2011, onde foi levantada a situação de 175 aeroportos em todo País. E com um investimento de R\$2,4 bilhões, esses 175 aeroportos poderiam estar sendo operados pela aviação regional. Então, não é um valor tão significativo, tendo em vista os recursos que estão sendo capitaneados pelo Fundo Nacional de Aviação Civil, FNAC. E isso, certamente, está sendo tratado adequadamente pela SAC, para que se tenha essa celeridade. Então, é muito importante que se tenha essa celeridade no investimento na infraestrutura.

O próximo, por favor.

Isso é só um exemplo específico de caminhão de bombeiros. A questão de ter caminhão de bombeiros muda completamente o cenário dos aeroportos. Esses são aeroportos, no País, que já estão limitados pela falta de bombeiros. E o bombeiro não é só um investimento financeiro, é também o recurso humano associado. E é o custeio desse serviço.

Em países como o Canadá, normalmente eles adotam que a comunidade tem o bombeiro voluntário da cidade. Então, o indivíduo tem a sua profissão, mas ele também tem o papel de bombeiro voluntário, o que mitiga o custo. Manter, numa cidade, por exemplo, como Tabatinga, na Amazônia, um corpo de bombeiros dedicado tem alto custo para a comunidade, para o País e para a aviação.

Próximo, por favor.

Então, resumidamente, podemos concluir que em função dessas limitações, o engessamento da malha decorre da falta de infraestrutura. E o resultado final são custos maiores de operação.

Da jornada de tripulantes, por outro lado, é sabida que Lei nº 7.183 é uma lei que dá os direitos das jornadas dos aeronautas. Mas, hoje, nós já temos elementos que a própria OACI já está empregando, que seria o gerenciamento do risco de fadiga. Esse gerenciamento do risco de fadiga vem ao encontro até dos interesses dos próprios trabalhadores, na medida em que a sua remuneração também é em função da sua jornada.

Então, hoje, nós temos uma menor produtividade e inconvenientes para o próprio pessoal. Muitas vezes poderiam retornar a sua base, mas têm que ficar no meio do caminho, interromper a sua jornada por uma questão que poderia ser gerenciada de uma forma tecnicamente adequada e padrão internacional que está sendo evocado.

E finalmente a questão dos investimentos. Nós temos um problema sério de governança dos aeroportos regionais e problemas sérios de falta de investimentos. A Secretaria de Aviação Civil, a partir de agora, com o Fundo Nacional de Aviação Civil, precisa dar celeridade a esse processo para que gente elimine de vez essa barreira de entrada.

O próximo, por favor.

Eu vou dar... pois não, Presidente?

Pode voltar, por favor.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Com relação à jornada de trabalho, como pensa o Sindicato Nacional dos Aeronautas e Abrapac?

Esse é um assunto muito discutido na Comissão de Infraestrutura. Quando se fala em aumentar a jornada de trabalho, vejo muita restrição por parte dos trabalhadores.

O SR. VICTOR R. CELESTINO – Se o senhor me permite, Presidente, na parte final da minha apresentação final, eu trato exatamente dessa proposta.

Se o senhor me permite só adiar até o final, aí eu apresento.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Pois não.

O SR. VICTOR R. CELESTINO – Eu vou dar um exemplo, agora, da situação da aviação regional na Amazônia e é o exemplo da Trip Linhas Aéreas.

A Trip, hoje, tem 88 destinos no País, mas 32 são na Amazônia. Então, 37% da sua malha são na Amazônia Legal – isso corresponde a 26% da malha regular operada no País.

Pode passar o próximo.

De uma forma geral, a Trip tem exercido várias ações – e não é só a Trip, as companhias aéreas, é só um exemplo – no sentido de adequar a infraestrutura para permitir a continuidade dos vôos. São feitos trabalhos de assistência técnica nos aeroportos, fornecimento de material de inspeção aos aeroportos, formação e treinamento de mão de obra, deslocamento desse pessoal.

Pode passar o próximo.

De uma forma geral, então, na Amazônia Legal, são 16 aeroportos que, de alguma maneira, receberam da Trip Linhas Aéreas – nesse exemplo – algum tipo de trabalho e material das empresas aéreas.

Próximo, por favor.

Ao mesmo tempo que vem acontecendo a necessidade da própria empresa aérea ir buscar a viabilização da infraestrutura para poder fazer a sua operação, tem sido acompanhado de um investimento bastante significativo e um crescimento da oferta e da demanda na Amazônia Legal. Isso é só a Amazônia Legal.

Então, os senhores observem que a Trip já teve mais de 60%, por volta do final de dezembro de 2010, da sua oferta e demanda na Amazônia Legal – hoje, em torno de 70%. Significa que uma única empresa tem uma presença muito forte na região amazônica.

Próximo, por favor.

E ao mesmo tempo que essa demanda cresceu, o número de passageiros transportados praticamente aumentou 400%. E a tarifa média, o *yield* médio, foi reduzida em 36% em três anos. Lembrando que a média nacional foi de 7,5%. Então, 7,5% contra 12% ao ano de redução na Amazônia, a despeito de toda restrição da infraestrutura que permanece naquela região.

Próximo, por favor.

Em paralelo a esse crescimento, isso aí, mais uma vez, é o volume de combustível consumido na Amazônia. E o combustível na Amazônia é significativamente mais caro. Se aqui no Sudeste, eu dei o exemplo de Guarulhos, já é 50% mais caro que o internacional, lá na Amazônia o combustível é pelo menos 50% mais caro que a média nacional. Eu falo da Amazônia Legal, inclui o Tocantins também, Senador, e todos esses Estados.

Próximo, por favor.

Para se ter uma ideia, isso mostra como o preço do petróleo internacional acaba, na sua evolução, influenciando diretamente no preço do combustível de aviação no Brasil, a despeito de que 80% desse combustível sejam produzidos no País.

Isso gera uma grande instabilidade, uma grande incerteza para as empresas aéreas e obviamente um reflexo na tarifa.

Nós vimos, na apresentação da Anac, que, pela Resolução nº 138, é proibido cobrar adicional de variação de preço de combustível, a despeito de ser uma prática comum na Europa. Na Europa é muito comum que se cobre um adicional na tarifa aérea para variação de combustível, para, de certa forma, mitigar esse impacto do combustível no transporte aéreo.

Próximo, por favor.

Finalmente, então, respondendo a sua pergunta, quais são esses desafios? E aí pode passar o próximo, por favor.

1) Alto custo do combustível, seja pela questão do preço, seja pela questão da tarifação, do ICMS;

2) Elevação das tarifas aeronáuticas e aeroportuárias;

3) Restrições de infraestrutura: não foi falado aqui, mas, hoje, a grande maioria dos aeroportos na Amazônia Legal não tem reabastecimento de combustível e isso é um fator adicional de aumento de custos. A empresa aérea tem que, em vez transportar passageiros, transportar combustível para ir e voltar, fora as reservas técnicas legais. Isso naturalmente acaba aumentando o custo da operação.

4) Revisão do marco regulatório, que esta Subcomissão tem como pauta principal.

Eu queria pontuar, Sr. Presidente, que nós temos, então, um grande desafio: a cada 28 anos, foi feita uma revisão; conforme a SAC apresentou hoje, nós estamos com 26 anos, faltam dois anos para fazer essa revisão.

Esse Código surgiu por quê? Lá atrás o setor aéreo espacial é o segundo mais regulamentado da terra: o primeiro é a energia nuclear e o segundo é aeroespacial, onde a aviação civil se insere. O marco regulatório tem a primeira premissa que é a segurança. Após a segurança, tem que haver o equilíbrio entre os direitos dos usuários, que são de fato os mais importantes, porque sem eles o setor não sobrevive; a contestabilidade de mercado, que é justamente a permissão que a lei da Anac muito bem, com a liberdade tarifária e liberdade de decisão das empresas aéreas de fazer investimentos, está permitindo esse crescimento da competição. O grande gargalo hoje é a infraestrutura.

E finalmente uma preocupação com a competitividade das empresas atuantes, porque, sem competitividade, sem resultado, como disse o Prof. Elton, a segurança poderá vir a ser comprometida. Isso é um histórico da segurança operacional. Todo mundo que labuta na

área técnica sabe que o resultado econômico é premissa básica da segurança. Então, o marco regulatório precisa ter esse equilíbrio.

Quais são as políticas que nós gostaríamos de propor?

Próximo, por favor.

Em relação ao combustível, é ter a paridade de importação, eliminar esses custos adicionais que são colocados no preço dos combustíveis.

Em relação ao ICMS, a proposta seria de uma alíquota máxima em todo o País de 12% sobre o combustível de aviação, permitindo, a critério de cada Estado onde houver necessidade de incentivo da aviação regional em rotas de baixa densidade, que houvesse uma redução adicional.

Em relação à disponibilidade de serviço de abastecimento, é preciso ter uma universalização desse serviço. Há que se ter um investimento – aí, no caso, da distribuidora do Governo, de prover o abastecimento de combustível nessas localidades.

A disponibilidade de procedimentos de IFR de baixo custo. A grande maioria desses aeroportos na Amazônia Legal não tem procedimentos em instrumentos. E não é só na Amazônia Legal. Eu estou falando da Amazônia Legal, mas há aeroportos com problemas no Paraná, em Mato Grosso do Sul, no País todos. Desses 140 aeroportos que são operados com voos regulares, vários deles não têm procedimentos por instrumento. Isso dificulta a operação, aumenta o custo e reduz a segurança. E com custo muito baixo, isso poderá ser implementado. Então, há que se ter um investimento, uma priorização do Decea e da Secretaria de Aviação Civil nesse sentido.

Próximo, por favor.

Em relação às tarifas aeroportuárias e de navegação aérea. Primeiro, o que se pede é a questão da estabilidade ou da previsibilidade de planejamento. Não se pode do nada, sem nenhuma previsão, sem nenhum aviso, aumentar 150% as tarifas. Isso depois de as empresas aéreas fecharem seus orçamentos do ano. Isso foi publicado em janeiro de 2012. Todas as empresas fecham seus orçamentos em novembro. Em janeiro, um aumento de 150%! Esse tipo de imprevisto destrói completamente o setor, destrói o planejamento das empresas aéreas.

Há que se ter uma racionalização e uma proteção do transporte doméstico, que é quem hoje está pagando a conta.

Além disso, para os aeroportos regionais, aqueles de baixa densidade, poderia ser pensada uma redução de tarifa de 50%. Por exemplo, aeroporto que não é operado, mas que deseja ser operado, podia ser subsidiado durante um ou dois anos em tarifas para que ele venha a ser operado. Isso vale, inclusive, para o voo sub-regional internacional, para países onde hoje nós ainda não temos voos, como o Peru, por exemplo – ligações entre a Amazônia e o Peru. Já existe, obviamente, de outras localidades.

Mas ter esse tipo de incentivo fará com que essas rotas sejam mais atrativas.

Em relação à infraestrutura também, gostaríamos de deixar aqui uma sugestão. O Conac (Conselho Nacional de Aviação Civil), em 2003, ao perceber aquela queda da aviação regional que, após a 5ª Conac em 1991, com a extinção do Sitar, praticamente as empresas de aviação regional passaram por um ciclo de baixa... obviamente que hoje não se fala mais em suplementação tarifária, não é mais desejo do setor que haja suplementação tarifária. A aviação regional, hoje, já consegue ser economicamente viável. O que se precisa é incentivo na infraestrutura. Então, há que se revisar essa Conac 003/ 2003 no sentido de prover, sim, o incentivo à infraestrutura.

Em relação à jornada de tripulantes, precisamos trabalhar um pouco nessa questão da fadiga. Eu vou mostrar adiante os dois *slides*.

Pode passar, por favor.

Então, em relação à Conac, o que se propõe? Para rota de baixo potencial de tráfego, aeroportos classe I (até 100 mil passageiros), desde que haja um sistema de gerenciamento da segurança operacional, previsto na Resolução nº 106 da Anac, haja possibilidade de isenção definitiva dos requisitos da Resolução nº 115. Que não haja necessidade de se implementar num aeroporto de baixa densidade os requisitos da Resolução nº 115.

Que a questão do *security* da aviação civil possa ser adequada à necessidade de custo/benefício. Se eu tenho em São Paulo de Olivença, que é um dos aeroportos que não eram operados em 2009 – passou a ser operado hoje, segundo a Anac –, ele está entre um voo que sai de Manaus e Tabatinga. E em Manaus e Tabatinga eu tenho condições de fazer o controle de *security*. Em São Paulo de Olivença só se chega de um desses aeroportos. Para que eu vou exigir que lá tenha o APAC treinado? E o pior não é material, porque a empresa aérea pode comprar a raquete e prover ao aeroporto, mas eu ter um APAC treinado naquele aeroporto e uma quantidade de APAC suficiente para manter dois voos semanais.

Então, esse tipo de revisão precisa ser feita. E há uma resolução do Conac, (nº 010, de 2007) que estabeleceu justamente isto: que deveria ser revisto. Isso não tem sido colocado.

E finalmente a questão da simplificação da gestão desses aeroportos. Isso já está previsto no RBAC 154, mas precisa haver um processo mais simples, simplificado e não seguir as Resoluções nºs 153 e 158 da Anac. Então, isso para aeroportos de classe I, até 100 mil passageiros.

Próximo, por favor.

Para os aeroportos de 100 a 400 mil passageiros, também desde que tenham o sistema de gestão da segurança operacional. Prover uma possibilidade de isenção temporária dos requisitos da Resolução nº 115. Aí não é isenção definitiva. Porque hoje para se comprar um carro de bombeiros no País o prazo de entrega não é menor que 180 dias. Não existe chassi de pronta entrega de carro de bombeiro, eles são todos feitos sob encomenda. E nem todos os chassis são fabricados no País; até o AP 1 que é o carro de 5 mil litros se consegue fabricar chassi no País. A partir desse carro, só chassi importado.

Então, os aeroportos para começarem a operar precisam de um incentivo. E qual é o incentivo? É um prazo para adquirir os equipamentos. E a empresa aérea iniciar essa operação e verificar se é possível de fato aquela operação.

Em relação ao *security*, mais uma vez também dá prazo. Nós temos, hoje, aeroportos como o de Vitória da Conquista, na Bahia, que está há cinco meses esperando o aparelho de raios X estar pronto. Primeiro, houve um problema de importação, esqueceram de avisar a Comissão de Energia Nuclear, que deve ser comunicada quando se importa um aparelho de raios X. Então, o aeroporto está saturado, não se consegue aumentar a oferta porque está esperando o canal de inspeção de raios X ficar pronto. Isso, de certa maneira, poderia ser resolvido com uma isenção temporária, um prazo de isenção para se colocar, permitindo que a aviação avance antes da regulação, principalmente para aeroportos de até 400 mil passageiros. São aeroportos ainda de baixa e média densidade.

E por último, a questão da concessão da gestão desses aeroportos à iniciativa privada. Todo esse processo que tem sido feito de concessão traz uma grande preocupação das empresas aéreas no sentido de aumento de custos. No entanto, nos parece que é muito importante a entrada da iniciativa privada para descentralizar a gestão dos aeroportos e, principalmente, acelerar o processo de gestão. Agora, existem alguns empecilhos. Por exemplo, hoje, qualquer aeroporto, para ser concedido, precisa estar no Plano Nacional de Desestatização. Então, isso é um empecilho que poderá ser mitigado, por exemplo, para aeroportos de pequeno porte.

E, finalmente – o próximo, por favor –, tratando da questão da jornada de tripulantes.

O que é o entendimento, hoje, nosso, das empresas aéreas? A legislação trabalhista é feita para proteger o trabalhador e, portanto, tem que ser respeitada. No entanto, hoje, essa legislação que está posta, que é a Lei nº 7.183, de 1984, traz – isso é, digamos, consenso entre as empresas e os trabalhadores – uma baixa produtividade e inconvenientes aos tripulantes. Então, o que poderia ser, de fato, implementado? Com o advento do Programa de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana do RBAC 121, o que poderia ser consolidado, talvez, na revisão do marco regulatório seria a possibilidade de as empresas aéreas acordarem com os trabalhadores limites diferenciados de jornadas desde que aquele programa de risco de fadiga fosse implementado. Então, uma vez que aquele programa fosse implementado, as empresas aéreas poderiam estabelecer uma jornada diferenciada, obviamente respeitando padrões internacionais que deveriam ser postos e que existem aí estudos já a respeito. Então, o que nós defendemos hoje é que esse Programa de Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana deva, sim, ser implementado como um fator de possível adequação dessa situação que nós temos posta.

Finalmente, eu gostaria de colocar, Sr. Presidente, em relação à Lei do Aeronauta existem dois dispositivos que são voltados para a aviação regional. Esses dispositivos estão no art. 21 e no § 3º do art. 29. Esses dispositivos foram colocados no passado para permitir a operação de aeronaves turboélice. Hoje, na aviação, nós falamos de etapa média de duzentos quilômetros num Let até etapa média de cinco mil quilômetros num voo internacional. Então, não tem como ter um único padrão de jornada. Se eu pegar, por

exemplo, um Let ou um avião turboélice, um Caravan, que voa uma etapa média de duzentos ou duzentos e cinquenta quilômetros, cada etapa dele vai ser de meia hora. Se o piloto só puder voar um total de oito horas, então eu teria um limite não de distância ou de número de horas, e sim de número de pousos, porque eu vou, rapidamente, chegar aos cinco pousos, que hoje é o limite, antes de chegar a oito horas de voo. Então, a lei, lá atrás, previu que para a aviação regional e para turboélice eu poderia chegar a até nove pousos.

Além disso, a Lei do Aeronauta também previu que, para esse tipo de operação regional, eu poderia ter essa jornada interrompida. O que seria a jornada interrompida? Se eu parar quatro horas ou mais, metade desse tempo eu posso usar na extensão da jornada. Então, isso acontece, por exemplo, lá em Barcelos ou outras regiões da Amazônia. O voo sai de manhã de Manaus. Chegando lá, a tripulação fica de repouso, passa o dia e retorna no final do dia. Então, esse período que a tripulação fica de repouso permite que possa retornar a mesma tripulação, que é o caso do táxi aéreo. Se não tiver isso, eu teria que ter uma tripulação baseada naquela localidade.

Então, esses dispositivos foram colocados e, no entanto, se encontram na lei voltados para empresas de transporte aéreo regional. Observem que isso foi extinto com a V Conac, em 1991. Não existe mais empresa de transporte aéreo regional, existe operação de transporte aéreo regional com aeronaves regionais. É importante que isso seja lembrado e seja colocado.

Eram estas as contribuições que nós gostaríamos de trazer.

Próximo.

Eu acho que não tem mais nenhum. Acho que não.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – *(Falha no áudio)* ... todos que nos assistem pela TV Senado, que nos ouvem pela Rádio Senado e que nos acompanham pelo *Jornal do Senado* e pela mídia de um modo geral a qualidade, a competência, o conteúdo dos debatedores. Isso é uma grande contribuição inclusive para a Anac, para a SAC, para todos nós.

Portanto, parabênzo aqui o Sr. Vítor Celestino, que deu também uma grande contribuição no dia de hoje com a sua explanação.

Eu tenho aqui várias perguntas e já avançado o tempo. Eu vou resumir algumas.

Vai para a SAC e Anac, que também vai contribuir muito com o nosso relatório.

Aliás, quero sugerir ao Professor Jorge, ao Paulinho e aos demais consultores, se pudermos - talvez não haja tempo para um encaminhamento de quinta-feira, na Comissão de Infraestrutura, mas para a semana que vem, quando teremos uma audiência com o Ministro Bittencourt -, anexar esta audiência de hoje, porque ela é importantíssima e vai

contribuir muito, na Secretaria de Aviação Civil, na próxima semana. Assim, teremos tempo e poderemos incluí-la. Essa é a sugestão que faço aos colaboradores.

Conforme lembrado, na década de 60, quatrocentas cidades brasileiras eram atendidas por linhas aéreas regulares. Hoje, tal montante não chega a 130. A pergunta é: por que diminuiu? Quais são os programas implementados pela Anac e pela SAC para aumentar o número de localidades atendidas pela aviação comercial regular? Quais são os incentivos existentes para tanto?

A próxima pergunta: há algum programa, por parte da Anac ou da SAC, para atender e orientar as Prefeituras ou Estados que desejem receber em seus rincões vôos regulares? Quantas localidades já foram atendidas?

Aqui, quero lembrar à ANA o Município de Araguaína. Precisamos resolver o caso de Araguaína, que dá prejuízo, inclusive, à companhia aérea Trip. Eu garanto aos senhores - lá opera, inclusive, a visual - que a pista de pouso de Araguaína está em melhores condições que a de Marabá, de Carolina, de Imperatriz. Eu não quero que interditem as outras, mas que liberem Araguaína. Se o problema é com o item de aquaplanagem, mas não há operação por instrumento nem com chuva. Pode-se liberar por meio de um notam, como já sugerimos. Agora, Araguaína está para o Tocantins, como Imperatriz está para o Maranhão, Marabá está para o Pará. Os senhores não conhecem o prejuízo que a Anac está causando, talvez muito mais por uma questão burocrática do que de segurança. É claro que, se o problema fosse quanto à segurança, eu não estaria aqui cobrando. Mas precisamos resolver esse problema. Inclusive, tudo que foi solicitado já foi encaminhado, novamente, à Anac.

Nós precisamos, Ricardo. Esse é um apelo que lhe faço em nome dos araguainenses, dos tocantinenses, do Governo do nosso Estado, das empresas que estão tomando um prejuízo enorme. A Trip, por exemplo, opera em Araguaína, e é passageiro, já vamos para quase um ano. Trata-se de uma cidade importantíssima do nosso Estado. Portanto, precisamos resolver. Para que vocês tenham uma ideia agora, o único item que restringe a operação passa a não existir, porque agora nem chuva temos na região, até o final do ano.

Então, vamos liberar Araguaína, vamos complementar o que falta, inclusive, para dotar operação por instrumento. Eu sei, às vezes chega um vôo da Trip em uma cidade como Araguaia - como bem lembrou o Vitor -, mas retorna, porque faltou um procedimento de instrumento. Essa medida traria um custo a menos para a empresa.

Então, é esse o apelo que faço.

Há pouco, o Governador Siqueira Campos me ligou - quando eu estava no Conselho de Ética - e fez um apelo veemente para que eu intercedesse junto à Anac. Eu, sinceramente, não vejo por que de Araguaína não estar operando. Se Araguaína não operar, as outras todas têm de ser fechadas, porque estão em pior situação que a nossa. Ajude-nos quanto a isso. Desculpe a forma e sei também que não consta na pauta, mas, como representante do meu Estado, eu não poderia deixar de fazer esse apelo.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Sem querer alterar a ordem dos trabalhos, gostaria de noticiar – os nossos diretores estão nos assistindo – e acabo de ter notícia de que o assunto Araguaína está na pauta da reunião da diretoria de hoje. Há uma comissão de *experts* analisando a questão sobre a viabilidade, como o senhor muito bem colocou, de possibilitar as operações sem chuva naquele aeroporto.

O SR. PRESIDENTE (Vicentino Alves. Bloco/PR – TO) – Por exemplo, o aeroporto de Rio Branco está em piores condições, com uma pista que afunda no horário tal. Quer dizer, se a Anac observar os aeroportos que estão ali na região de Araguaína, fecharia tudo, porque estão em piores condições.

Todavia, eu não quero isso. Eu não estou aqui desejando o pior; eu desejo o melhor, mas temos que fazer comparações. A Trip, por exemplo, tem uma tradição de operar lá, e eu garanto que é uma linha altamente rentável para a empresa, pois são duas cidades importantes: Palmas e Araguaína, as duas maiores do nosso Estado.

Agradeço a contribuição e espero em Deus que ilumine os participantes dessa nossa reunião para que encontremos uma solução viável e com segurança também, naturalmente.

Como a Anac e a SAC trabalham junto a outros órgãos da Administração Pública – Ministérios, Secretarias etc. – para tratar de questões de ordem tributária e tarifária relativa à aviação regular?

Como a Anac e a SAC lidam com as questões relativas à incidência de tributos sobre os combustíveis para aviação?

Há alguma previsão de revisão sobre os mesmos, sendo que os combustíveis, como nós já aqui falamos, representam hoje aproximadamente 40% dos custos de uma empresa aérea regular no Brasil?

Eu vejo alguns governos estaduais abertos a fazer uma boa parceria com a Secretaria da Aviação Civil, Ricardo, com relação aos tributos estaduais serem diminuídos para que avancemos mais, principalmente com relação à aviação regional.

Lá, no meu Estado – e falo pelo Governador Siqueira Campos, de quem sou companheiro e amigo –, o Governo está completamente aberto a esse tipo de entendimento. Inclusive, o nosso Secretário de Infraestrutura, Alexandre Ubaldo, já tem mantido alguns contatos com a Secretaria de Aviação Civil e, quando necessário, com certeza, os Secretários de Fazenda e Planejamento estarão à disposição para vermos o que pode ser feito com relação à diminuição dessas tarifas estaduais.

A quinta pergunta. o que a SAC tem feito para resolver a crônica falta de servidores da Anac?

Aí já é uma contribuindo com a nossa Anac. E são todas as agências, não é? Ontem, na Comissão de Direitos Humanos, nós tivemos a Anvisa, uma agência também com problemas seriíssimos de falta de pessoal. De forma que nós precisamos, efetivamente, que

sejam realizados concursos públicos para que a Anac e as demais agências possam funcionar como elas desejam. E a Anac é uma das agências mais respeitadas. Entre todas, eu considero uma das mais importantes deste País, com pessoas competentes, compromissadas efetivamente com a maior qualidade do serviço, com a segurança. Temos um respeito muito grande pela Anac e haveremos, na medida possível, de parte deste Senador e desta Subcomissão, de zelar dela.

O que a SAC e a Anac têm feito no sentido de melhorar o transporte aéreo no Brasil?

Na opinião da SAC e da Anac, em que o Congresso Nacional poderia colaborar com a indústria do transporte aéreo? O que nós poderemos promover em termos de legislações nesse sentido?

Agora, vamos aqui para o Sindicato Nacional de Empresas Aeroviárias.

As empresas estariam dispostas, se a legislação assim o permitisse, a construir aeroportos com terminais de passageiros privados?

Qual a posição do Sindicato com relação à contratação de tripulação estrangeira?

Nesse ponto, temos uma posição bastante forte em defesa da mão de obra nacional. Eu espero... Não estou aqui induzindo, mas é um pensamento individual.

Como as empresas aéreas, nos dias de hoje, estão se preparando e se estruturando para as operações da Copa do Mundo no Brasil no tocante à alteração de malha, ao reforço de frotas, aos voos fretados extras, ao planejamento de escala de tripulações, ao planejamento de manutenções e procedimentos PBN para os principais aeroportos?

Agora ao Prof. Elton, nosso mestre.

Como os outros países e suas autoridades da Aeronáutica têm se posicionado quanto à situação da falta ou da necessidade de investimentos em infraestrutura aeroportuária no Brasil? Essa é a primeira pergunta.

A segunda, Professor: além dos problemas de ordem de infraestrutura e do notório contingenciamento de verbas no setor aeronáutico, quais são os outros gargalos que podem ser identificados e que impedem ou atravancam o desenvolvimento de nossa aviação?

Terceira pergunta: o que acontecerá com as empresas aéreas e com a infraestrutura aeroportuária brasileira caso a situação persista como está?

Vamos deixar a SAC e Anac, para resumirmos. O Prof. Elton poderá fazer as considerações finais e também responder essas perguntas.

O SR. ELTON FERNANDES – Com relação à infraestrutura, há alguns anos temos feito, até em parceria com o Snea, estudos sobre a infraestrutura e comparado a capacidade dos aeroportos brasileiros com a dos aeroportos internacionais. Observamos que nossos padrões são muito tímidos em termos de oferta de infraestrutura. Em relação aos

asiáticos, então, nossos investimentos são muito reduzidos. Eles oferecem uma infraestrutura superespaçosa nos aeroportos em termos de pistas, de terminais de passageiros, o que é uma coisa fantástica. Nem sei se é o caso de seguirmos esse padrão, porque, como eu estava dizendo, eles estão em rotas comerciais tradicionais do mundo, de alta densidade e tudo, o que não é o caso brasileiro. Então, temos que olhar com certo cuidado para não oferecer de menos e não exagerar na oferta, gerando um custo inadequado de infraestrutura. Mas, comparando, nossas infraestruturas são muito reduzidas. Todos os parâmetros...

Existe um estudo dos aeroportos internacionais feito regularmente que infelizmente não inclui a América Latina por causa das informações. Há informações da Europa, há informações da América da Norte, há informações dos asiáticos, mas, chegando à América Latina – não é só o caso do Brasil –, não há informações razoáveis. Mas nós chegamos a comparar.

Eu diria que esses países estão se comportando de forma bem favorável aos investimentos, à infraestrutura e à modernização da questão do controle do tráfego aéreo também. A tendência mundial, embora o Decea faça um excelente trabalho no Brasil, tem sido estabelecer um *Air Navigation Service Provider* separado da regulação. No nosso caso brasileiro, ele é o mesmo, é o prestador de serviço.

Demais problemas de ordem de infraestrutura, como o congestionamento... Quais são os outros gargalos? Eu tenho dificuldade de crer que falta dinheiro no Brasil. Acho que no Brasil está sobrando dinheiro. Se olharmos o histórico dos recursos disponibilizados para a Infraero desde 1995, menos de 50% foram efetivamente realizados. Então, não temos instrumento de realização do... Temos estratégia, e não temos ação.

Vejo com bons olhos. Todo mundo do setor tem boas intenções. A intenção de todos é melhorar o serviço para a sociedade brasileira. Todos os discursos são nesse sentido, mas não temos conseguido realizar. Essa licitação dos três aeroportos foi um pedido de *help* notório, de ajuda notória, porque, de repente, estava tudo programado – investimentos programados, uma porção de coisas –, e não aconteceu nada. Não aconteceu nada não porque não houvesse dinheiro, não se conseguiu botar em ação. Então, acho que o nosso problema não é dinheiro. Nosso problema é capacidade de colocar em ação. Isso está sendo atribuído de forma correta ao setor privado. O setor privado é mais ágil.

Eu lamento muito que essa passagem não seja por uma política de governo, seja por uma ineficiência de governo, por falta de capacidade, porque transferir para o setor privado atividades deve ser uma política de governo e não um reconhecimento de incapacidade. Acho que, no caso, estamos caminhando muito nessa linha de “não conseguimos fazer, fazem vocês aí”. Então, tem que dar graças a Deus que eles fizeram. Isso deveria ser uma política e não uma situação emergencial.

“O que aconteceria com as empresas e a infraestrutura aeroportuária no Brasil caso a situação persista?”

Vimos, historicamente, que o transporte aéreo vai crescer de um jeito ou de outro, que não houve crise que interrompesse o processo de crescimento. O processo de

crescimento, de oferta, vai acontecer de uma forma ou de outra, de forma atabalhoada ou de forma organizada, com empresas seguras e tudo. Mas isso depende dessa parceria, e uma coisa que é difícil de se conseguir no Brasil é a parceria entre diversos atores.

Não tem nada de ruim as pessoas se unirem para atingir um objetivo social justo. Então, por que temos essa fragmentação entre os órgãos reguladores, essa fragmentação total do sistema? Reconhecidas no setor têm a Anac, Decea, Infraero, e agora temos um novo ator, importantíssimo, que é a SAC. Por que essa atuação tão fragmentada, historicamente? Não sei se agora isso vai ser resolvido, porque não é o fato de as pessoas sentarem-se em uma sala, fazerem uma reunião, que garante que estarão desenvolvendo ações coordenadas. Muitas vezes, sentam-se, cada um discute, e, na hora em que sai dali, cada um faz o seu e pronto. Então, precisamos cobrar essa ação coordenada. Não pode um puxar para um lado e o outro puxar para outro. Existe o Conselho, mas historicamente não tem funcionado adequadamente. As pessoas saem das reuniões, e cada um faz o seu e pronto. Não concordar não significa não fazer. Acho que é uma cultura brasileira: se não concordo, não faço. Tem que sair de uma reunião em que tenha sido combinado algo e, concordando ou não, fazer para que a coisa aconteça.

Eu acho que, se houver um maior acordo, uma maior interação e se realmente transformarmos esses discursos interessantes em ação, haverá um futuro próspero, senão o que iremos fazer é pedir socorro novamente, e o socorro, no caso das empresas aéreas, é aumentar a participação da propriedade internacional. Se levamos as empresas aéreas a uma instabilidade em que elas não consigam o equilíbrio, naturalmente, na hora do socorro, faz-se uma legislação qualquer para passar de 20% para tantos por cento, como no Chile, ou para quanto quiser, 49%.

O transporte aéreo vai continuar crescendo, mesmo com dificuldades operacionais, com essas coisas, mas nós queremos um bom transporte aéreo, que atenda as necessidades? Então, precisamos nos planejar para isso. Existe uma janela de oportunidade. Ela pode ser pega ou repassada para outros fazerem. Se você não quer fazer, passe para outro e veja no que dá.

Obrigado, era o que teria a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Muito bem, Professor. Obrigado pelas considerações finais.

Tem mais duas perguntas para o Victor: “É percebida a existência de uma política clara voltada ao desenvolvimento da aviação regional ou a mesma se dá de maneira esparsa?” e “Existe uma especificidade quanto à jornada dos aeronautas, que aqui foi colocada inclusive, que operam na aviação regional? Quais seriam, em sua opinião, as adequações para atender as atuais necessidades?”

Portanto V. S^a com a palavra para as considerações finais.

O SR. VICTOR R. CELESTINO – Senador, como já coloquei – e, se me permite, vou terminar por essa última questão, em relação à jornada de tripulantes –, a Lei nº 7.183, de 1984 já tem dois dispositivos específicos da aviação regional, que vêm sendo aplicados. Sem

eles, fica inviável a operação de vários destinos pela aviação regional, especialmente em operações com turbo hélice, em que a etapa média é muito baixa. Então, a grande especificidade é a etapa média. Hoje, nós falamos de *long-haul* de cinco mil quilômetros, uma etapa média doméstica em torno de mil quilômetros, mas a aviação regional com turbo hélice opera 250, 300, 400 quilômetros. Então, essa especificidade requer que se tenha um número de pousos maior do que as demais rotas e também a jornada interrompida, semelhante ao táxi aéreo. São essas duas questões da especificidade.

Quanto às adequações, passam pelas mesmas adequações das demais operações de transporte aéreo regular. Hoje, pela restrição de extensão da jornada, muitas vezes, isso acaba gerando inconvenientes. Os aviadores acabam, não só os aviadores, mas os tripulantes de cabine também, voando menos horas do que estariam dispostos a voar e do que estariam aptos a voar, pela fadiga, pelo ponto de vista de fadiga. Obviamente, isso reduz o salário desses aviadores. Então há, nos parece, tendo em vista o gerenciamento, a gestão do risco de fadiga, que é uma questão que muitas vezes quase individual, um interesse de ambas as partes no sentido de haver uma possibilidade de adequação da jornada dos tripulantes.

Em relação à existência de uma política clara da aviação regional, depois da V Conac, em 1991, com a extinção do Sitar, o termo aviação regional parece, ou há um entendimento, que teria sido abolido da legislação brasileira, no entanto, o termo aviação regional é reconhecido internacionalmente como válido. Então, quando se fala hoje em ter uma política de aviação regional, em ter regulação específica da aviação regional, em nenhum momento se quer retomar o Sitar. Isso não significa retomar o monopólio de mercado, retomar a suplementação tarifária. Nada disso! A aviação regional requer, sim, uma regulação específica para incentivar e fomentar essa aviação, principalmente, na questão, como foi colocado aqui, da infraestrutura e da regulação, da regulação da infraestrutura. Então, a empresa aérea regional hoje opera sob as mesmas regras da empresa doméstica internacional, ou seja, o Rbac 121, no entanto, a aviação regional opera em aeroportos que têm uma necessidade de regulação específica.

Eu gostaria de deixar esses pontos, aproveitando as questões que foram postuladas. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Obrigado, Victor.

Com a palavra o Presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias, companheiro José Márcio.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO – Senador, rapidamente, as questões colocadas para o SNEA.

Se as empresas aéreas estariam dispostas, se a legislação assim o permitisse, em construir aeroportos com terminais de passageiros privados: acredito que não. Só funciona, por exemplo, nos Estados Unidos, nas grandes empresas aéreas que tenham um número de passageiros que viabilize a construção de terminal privado, transforme determinados aeroportos em Rub. Na Europa é mais uma herança das empresas da época em que eram estatais, porque também tem um grande número de passageiros. Aqui as empresas

aéreas brasileiras não têm um número de passageiros que viabilize a construção de terminal privado.

Segunda pergunta: Qual a posição do SNEA quanto à contratação de tripulações estrangeiras?

A posição do SNEA é a posição das empresas aéreas brasileiras. Não existe absolutamente nenhum interesse na contratação de tripulação estrangeira. O que nós insistimos é na necessidade de rever a legislação que hoje regulamenta a categoria dos aeronautas.

Terceira: Como as empresas aéreas estão se preparando e se estruturando para as operações da Copa do Mundo no Brasil etc. etc.?

Existe, por parte do SNEA, um estudo que tranquiliza bastante esse tipo de preocupação com a Copa do Mundo, Senador. Prevê-se que em julho de 2014, na Copa do Mundo, o movimento de passageiros no Brasil será semelhante ao do último Natal. Então não existe, por parte das empresas aéreas – acredito que não exista por parte da SAC e da Anac também – grande preocupação em relação a isso. Deverá ser mais ou menos a mesma coisa.

O que interessa às empresas aéreas nessa época é uma maior flexibilidade na alteração das suas malhas aéreas, em função da necessidade momentânea de uma demanda maior ou menor em determinadas rotas. Isso tudo, obviamente, será conversado com a Anac e com a SAC a tempo e a hora, mas não há nenhuma preocupação por parte das empresas aéreas quanto a esse problema. Existe – é óbvio – a preocupação antiga de todos quanto à infraestrutura. Continua sendo a preocupação de todos os setores a infraestrutura deficiente e deficitária que existe hoje e que não acreditamos que será satisfatória à época desses grandes eventos.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Obrigado, Presidente José Márcio.

Com a palavra Ricardo Chaves.

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – Obrigado.

Com relação à pergunta: Conforme colocado, na década de 60, 400 cidades no Brasil eram atendidas por linhas aéreas regulares e, hoje, tal montante não chega a 130. Por quê? Quais são os programas implementados pela Anac e pela SAC para aumentar o número de localidades atendidas pela aviação comercial regular? Quais são os incentivos existentes para tanto?

Da década de 60 para cá, houve uma grande evolução no modal rodoviário. Você tem também uma questão de escalas técnicas que, na época, as aeronaves faziam, passando por mais localidades. Há também a questão de que, na época, o preço das aeronaves era bem mais acessível.

Eu acredito, particularmente, que chegar a um número de 400 localidades atendidas por transporte regular de passageiros, como ocorria na década de 60, não vamos conseguir; porém, algo em torno ou maior do que 200 localidades é o que pretendemos. E a

gente tem algumas metas para aumentar o número de cidades atendidas, dispostas inclusive no PPA; temos metas também no sentido do aumento do número de rotas atendidas por transporte regular de passageiros, e, para isso, estamos desenvolvendo um plano de incentivos para a aviação regional.

Inicialmente, esclareço que entendemos por aviação regional aquela que serve a todas as localidades que não são capitais. Então, quando nos referimos às cidades atendidas que não forem capitais, estamos falando de aviação regional.

Esse montante de cidades atendidas já foi menor. Como nós vimos na apresentação, chegamos aí a um vale de 108 localidades atendidas por transporte aéreo regular de passageiros.

Essa questão do plano... Vou até antecipar para a próxima pergunta, que é a seguinte: há algum programa de parte da Anac ou da SAC para atender e orientar as prefeituras ou os Estados que desejam receber em seus rincões voos regulares? Quais são e quantas localidades já foram atendidas?

O que é que nós estamos fazendo? Quando falamos em aumentar o número de cidades atendidas, estamos falando praticamente de aviação regional. As rotas de grande densidade, as cidades e os aeroportos que contemplam uma maior densidade de tráfego já estão atendidas. Então, o que precisamos é avançar naquilo que chamamos de aviação regional. Para isso, esse plano de incentivos tem, como linha mestra, um grande plano de investimentos em infraestrutura aeroportuária.

Como foi dito aqui pelo Celestino – e a SAC entende dessa forma também –, o grande gargalo para o avanço, para o aumento do número de cidades atendidas e para que a aviação regional cresça é a infraestrutura aeroportuária. Então, esse plano visa isso.

O que fizemos? Estamos construindo esse plano, elegendo cidades que tenham potencial para receber voos regulares. E isso estamos fazendo levando em consideração aspectos socioeconômicos, estamos levando em consideração vocação turística, estamos levando em consideração, inclusive, a questão de municípios que têm pouca acessibilidade por outros modais. Então, esse processo está sendo feito com grande interação com a indústria do transporte aéreo e com uma grande interação com os Estados.

Apresentamos, preliminarmente, tanto para a indústria do transporte aéreo, como para os Estados e Municípios, alguns resultados alcançados. É uma política que está ainda em desenvolvimento. Desse modo, pretendemos, logo, logo, também dar publicidade a esse planejamento.

Já recebemos, dos 27 Estados, inclusive o Distrito Federal, 20 Estados da Federação, e o resultado está sendo excelente. Estamos tendo uma grande convergência de ideias, tanto com relação aos Estados como com relação à indústria de transporte aéreo.

Então, com relação à política para aviação regional, estamos nesse caminho.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Inclusive o Estado de Tocantins já esteve...

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – Já esteve lá; é verdade! E está com um programa belíssimo de pista legal.

Então, com relação à pergunta sobre como a SAC e a Anac trabalham junto a outros órgãos da Administração Pública – Ministérios e Secretarias – para tratar de questões de ordem tributária e tarifária relativas à aviação regular, como as mesmas lidam com as questões relativas à incidência de tributos sobre combustíveis para aviação e se há alguma previsão de revisão sobre os mesmos, sendo que combustíveis hoje representam quase 40% dos custos de uma empresa aérea regular no Brasil, tenho a dizer que houve um grande processo, de 2003 para cá, de desoneração tributária da indústria de transporte aéreo. Quando se fala de tributos de forma geral, a gente vê que é uma das indústrias mais desoneradas na questão tributária, só que é uma indústria com margem de lucro muito pequena, e a gente está olhando para isso, a gente sabe do impacto. Agora, falando sobre combustível, do “a haver” nos custos da indústria, o grande impacto tributário em cima do que “a haver” é relativo ao ICMS.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – Nessas reuniões que tivemos com os Estados, a gente tem propalado uma ideia – isso é uma questão de política pública pertinente aos Estados, a gente não tem uma interferência direta em relação isso –, e os Estados demonstraram-se sensíveis, principalmente quando se fala de transporte aéreo regional. Acredito que mais ou menos uns dez Estados já estão propondo redução de alíquotas do ICMS de modo a incentivar a aviação regional. Alguns atrelam essa redução de ICMS à questão de que a empresa vai ter que operar em duas ou mais cidades dentro do Estado...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – Então, a gente tem, de alguma forma, dado uma contribuição no sentido de dizer que isso é interessante, que a gente apóia essa política dos Estados.

Acho que é basicamente isso. Vou passar a palavra agora para o Catanant para tratar das outras questões.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Obrigado, Ricardo Chaves, Diretor de Departamento de Política de Serviços Aéreos da Secretaria de Aviação Civil. A presença do amigo foi de suma importância. É a Secretaria de Aviação Civil também sempre presente quando convidada. Nós queremos agradecer mais uma vez.

Com a palavra Ricardo Bisinotto Catanant, Superintendente de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado da Agência Nacional de Aviação Civil, para as considerações finais.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Eu sou Superintendente substituto, só para a minha chefe não brigar comigo depois. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Mas eficiente como sempre.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Obrigado.

As questões que importam, definição de política, eu deixei para as justas e competentes considerações do representante da Secretaria de Aviação Civil. Não vou repetir, enfim, me alongar sobre elas, a não ser para dizer, e também pontuando uma questão levantada pelo Professor Elton, da necessidade, sim, de se desenvolverem ações coordenadas. Embora a nova Secretária de Aviação Civil tenha sido criada recentemente, ressalto que os entendimentos e os diálogos têm sido permeados por essa preocupação, e a coordenação tem sido plena. Desconheço ações que tenham sido adotadas sem que tenha havido essa interação. Mesmo na definição das políticas, a SAC tem tido essa preocupação e os resultados não demorarão a acontecer, como bem apregou o Professor Elton.

Quero citar aqui uma ação coordenada, que é um exemplo do que disse anteriormente, sobre um ponto que suscitou até opiniões distintas com relação à questão, para responder um pouco da primeira pergunta: se o quadro dos aeroportos tem sido revertido, os aeroportos fechados, enfim, e os que têm sido reabertos ao tráfego regular. O Victor Celestino pontuou que talvez não seja interessante a adoção do mecanismo de suplementação tarifária, monopolização das rotas, como era feito no sistema Sitar até pouco tempo atrás, e o Professor Elton já traz um entendimento um pouquinho distinto disso. Enfim, eu ressalto que é uma questão delicada. A formulação de política que está sendo feita nesse momento pela SAC tem que abordar, e com bastante preocupação, todas as variáveis que uma solução para essa questão deva envolver.

Para questões mais pontuais, dirigidas à Anac, gostaria de fazer consideração quanto à questão do concurso. Isso já vem sendo tratado aqui, neste fórum, sobre a necessidade de pessoal da Agência. Mais uma vez, gostaria de informar que já temos previsão de concurso público ainda para este ano. A gente acredita que já vá poder contar com, no mínimo, 170 novos postos de trabalho até o fim do ano. Isso deverá nos ajudar a desempenhar a contento as nossas funções regulatórias e fiscalizatórias, sobretudo.

“O que se tem feito no sentido de melhorar a situação do transporte aéreo regular?”

Essa, talvez, seja uma pergunta pra uma resposta de horas a fio, não é uma pergunta simples. Em linhas gerais, eu poderia mencionar a gestão da Agência no sentido de desburocratizar, melhorar o acesso das empresas, de novas entrantes ao mercado, tentar, Prof. Elton, melhorar a transparência, como o senhor reclamou aqui, com relação a dados, estatísticas do setor. Esse é um esforço que temos feito. Nossa equipe de estatística está tentando melhorar para disponibilizar e trazer os estudiosos para junto da Agência, que tanto nos auxiliam com seus diagnósticos do setor. Essa é uma preocupação. Eu posso afiançar ao senhor que nós temos pessoas dedicadas a esse trabalho hoje. A nossa base de dados tem

inconsistências, erros que derivam, muitas vezes, da forma como esses dados são alimentados. Estamos tentando fazer o refinamento disso.

Outra questão: “Como melhorar o sistema?”

A Agência tem se dedicado, Senador, a participar das audiências públicas. Sempre que pode, vem trazer esclarecimentos, pontuar as ações, expor as nossas falhas também – por que não dizer isso? Eu acho que o fato de a Agência estar participando deste debate denota o interesse da Agência na melhoria do setor como um todo.

Por fim, eu ressaltaria a revisão dos normativos. A Agência tem tentado restabelecer uma agenda para rever as resoluções, muitas oriundas, ainda, do antigo Departamento de Aviação Civil. Então, esse esforço de rever esses normativos, também, acreditamos que venha a beneficiar o setor, torná-lo mais leve.

Por fim, “na opinião da Anac, como o Congresso poderia colaborar com a indústria do transporte aéreo?”

É fundamental a participação do Congresso, não só na elaboração de fóruns como este aqui, mas, fundamentalmente, na revisão dos normativos dos projetos de leis que existem hoje tramitando, Senador. A nossa assessoria parlamentar acompanha esses projetos, mas nós reputamos que muitos deles são fundamentais para que se corrijam algumas distorções e anacronismos que alguns diplomas legais ainda trazem.

Era só isso. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Muito bem. Obrigado, Ricardo.

Esta Presidência registra a presença do ilustre Senador Randolfe, que representa tão bem o Estado do Amapá e o povo brasileiro no Senado Federal.

V. Ex^a deseja fazer uso da palavra?

Com a palavra, Senador Randolfe.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (PSOL – AP) – Obrigado, Presidente Vicentinho.

Primeiro, quero pedir desculpas aos expositores. O Presidente sabe que aqui, às terças e quartas, nós temos, na linguagem futebolística, que cobrar o escanteio e correr para cabecear ao mesmo tempo. Nesta manhã, tivemos Conselho de Ética, Comissão de Educação, Comissão de Meio Ambiente. Mas fiz questão de passar nesta audiência, nesta Comissão, tão bem dirigida pelo Senador Vicentinho, que traz um tema que é particularmente interessante e necessário para nós, da Amazônia.

Gostaria de ter estado na audiência, na semana passada, mas também, por ter coincido com o horário da Comissão Parlamentar de Inquérito, da qual faço parte, e não foi possível. Eu queria aproveitar a oportunidade, Senador Presidente Vicentinho, para, em relação à aviação comercial brasileira, trazer aqui duas indagações.

A primeira diz respeito às rotas comerciais na Amazônia, em especial, no meu Estado. O Amapá tem sido recentemente atingido com a recorrência de cancelamento de voos. O Amapá, e acho que é o caso hoje, lamentavelmente, da maioria dos Estados da Amazônia, tem sido atendido somente pela TAM e pela GOL. Nenhuma outra região do País tem sentido mais isso do que a Amazônia. Temos tido uma carência da nossa aviação regional, o que tem nos preocupado. A Amazônia já tem as dificuldades naturais de deslocamento, de lá para o centro sul do País, com a incipiência das linhas regionais e com a redução de voo das duas grandes companhias nacional, TAM e GOL, mais difíceis ficaram o acesso e a comunicação com o restante do País.

Eu queria ouvir do Dr. Victor Celestino, que nos encontraremos daqui a pouco, que é diretor do Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias, e quem mais na Mesa possa responder e dialogar sobre esse tema, quais as iniciativas: primeiro, de incentivo à aviação regional ou para que, além da TAM e da GOL, as demais empresas possam entrar em mercados que também são ascendentes, como é o mercado da região Norte, como é o mercado da região Amazônica. O primeiro questionamento é nesse sentido.

O segundo questionamento: o Amapá goza de uma prerrogativa, é o Estado brasileiro que faz a fronteira brasileira com a Europa – nossa fronteira com a Guiana Francesa – e, lamentavelmente, não temos um voo regional de Caiena para Macapá.

Tenho a informação de que quem faz esse voo regional faz, na verdade, Caiena/Belém, é a Air Caraibes, e a informação dá conta de que em setembro essa empresa cancelará essa linha regional.

Pergunto à Secretaria Nacional de Aviação Civil, ao Sindicato Nacional das Empresas Aeroaviárias a disponibilidade, a possibilidade de essa linha que será deixada pela Air Caraibes ser assumida por alguma empresa nacional, já que a linha estará disponibilizada. Pelas informações que tenho, em especial da Anac, se a linha estiver disponibilizada, enfim, bastaria que tivéssemos a manifestação nesse sentido de alguma empresa nacional.

O terceiro e último questionamento: recebemos recentemente, tive acesso recentemente a uma informação – na verdade foi veiculada na imprensa, se não me engano até a própria revista *Veja* veiculou – uma notícia dando conta de que “Pilotos da TAM protestam contra falta de segurança de voo”. O que me chamou a atenção para essa notícia – esse é o questionamento que faço – é que a informação dá conta de que os pilotos iniciarão uma espécie de operação padrão, mas que a operação padrão é seguir todas as regras de segurança de voo. O que assusta, enfim, pelo menos de acordo com a notícia, quando eles dizem que a operação, para seguir todas as regras de segurança de voo, a pergunta que vem? Não seguiam? Todas as regras não eram seguidas? O conjunto – já concluindo, Presidente – dessas normas de segurança de voo incluía “decolar com força máxima da aeronave”, ou seja, a regra é não decolar com força máxima, em virtude da recomendação para economia de combustível. O mérito da notícia dá conta de que a operação padrão seria, a partir daí, seguir as regras de segurança. Existe alguma não-obediência às regras de segurança?

Por fim, Presidente, acho que, em outra audiência, seria importante nós termos também a exposição, aqui nesta subcomissão, que, repito, o senhor dirige muito bem,

do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA). Seria importante ouvirmos também os trabalhadores aeronautas no que diz respeito aos temas que estão tratando e, em especial, a temas como essa questão de segurança de voo e as razões por que os pilotos da TAM estão organizando o que eles chamam de operação padrão.

Eram esses os questionamentos, Presidente.

Mais uma vez, desculpas por ter chegado atrasado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Pelo contrário, a presença de V. Ex^a abrilhanta esta subcomissão e esta audiência pública. Só para contribuir, Senador Randolfe, já estamos realizando a oitava audiência pública desta subcomissão. A nona vai ser sobre a indústria das linhas aéreas, a visão internacional. A décima, sobre aviação regional, e a décima primeira, quando teremos o Sindicato Nacional dos Aeronautas e associações. Então, em cada audiência pública, estamos ouvindo um segmento da aviação do nosso País.

Começando sobre a última pergunta, que se refere à segurança de voo, vamos pedir aqui ao Ricardo Bisnotto, da Anac, que contribua conosco respondendo o questionamento do Senador Randolfe. Depois, as outras duas serão respondidas com certeza pelo Ricardo, da Secretaria de Aviação Civil, e pela segurança, responderá também o presidente do Sindicato Nacional de Empresas Aeroviárias. Portanto, a Anac e, em seguida, o José Márcio, vão responder a última pergunta, e as outras duas, a SAC e o Victor irão responder.

Com a palavra. o Ricardo.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Boa tarde, Senador.

Essa questão específica que foi noticiada com relação a essa operação padrão eu desconheço em que termos está sendo aventada por esses pilotos, mas vou tentar responder, em tese, com base em algum conhecimento que tenho do setor de segurança operacional, embora eu atue mais na área de regulação econômica.

Mas, em questão de segurança, eu citaria, por exemplo, um procedimento de cheque que é fiscalizado pela Anac, que trata de uma lista de requisitos mínimos. Isso é padrão internacional. Existe a *Minimum Equipment List*, que chamamos de MEL. O piloto é obrigado a fazer a averiguação antes de todo voo. Então, esse é um requisito mínimo. O piloto pode ir além daquilo e estabelecer alguns itens que devam ser checados também. Eu não sei se isso é o que se aplica diretamente a este caso.

Posso tentar levantar melhores informações, mas acho que, talvez, quem possa trazer melhores informações e mais detalhadas seja o pessoal do sindicato e, talvez, o Victor Celestino, da Trip.

Então, acredito que hoje nós não temos como essa ameaça de operação padrão possa sugerir uma situação de insegurança, e eles, para pressionarem de alguma forma, fazem cumprir a legislação. Eu não acredito que seja esse o caso. Eles têm a

possibilidade, talvez, de fazer o cumprimento de requisitos que não seriam aqueles mínimos especificados em legislação nacional e internacional para que todo voo aconteça. Então, assim, é como uma operação padrão da Polícia nos aeroportos, de querer fiscalizar toda peça de bagagem e determinar que o passageiro abra toda peça. Não significa que hoje não tenhamos segurança, mas, se fizer isso, se a polícia decidir fazer isso em todas as malas de todos os passageiros, isso pode acarretar atraso.

Não sei se pude esclarecer, mas eu me comprometo a tentar trazer maiores informações por parte da Agência com relação a isso que o senhor noticiou.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Com isso, Ricardo, pode encaminhar inclusive ao gabinete do Senador Randolfe, com mais conteúdo.

Mas quero, antes de passar ao presidente José Márcio, parabenizar a Presidenta Dilma. Aqui está, no jornal *Valor*, que ela exatamente vai ao encontro daquilo que eu disse na audiência pública ainda lá atrás, na Comissão de Infraestrutura. Eu disse: “Ora, se nós temos que ser ficha limpa, se cometermos um deslize, são 15 anos inelegíveis, sete para terminar o mandato, mais oito para frente. Como é que empresas que participavam de operações ganharam as concessões de aeroportos? Ela aqui está desconstituindo. Parabéns à Presidenta Dilma.

Item 2. Empresas que não tinham *expertise*, não tinham experiência no setor também estão desconstituídas. Isso é importante.

Então, aproveito estar nesta Subcomissão para parabenizar a Presidenta Dilma e sua equipe na área de aviação pela preocupação com esses dois temas. Prontamente, ela já tomou as providências e quero aqui louvá-la e parabenizá-la.

Portanto, com a palavra o Presidente José Márcio.

O SR. JOSÉ MÁRCIO MONSÃO MOLLO – Obrigado, Senador. O senhor não se preocupe com a segurança do voo, não. O Brasil é hoje considerado um dos sistemas mais seguros do mundo. Em primeiro lugar, a operação padrão é a mesma coisa que a gente vê em movimentos de outros sindicatos. A operação padrão não significa nada, porque tem normas, como disse o Dr. Ricardo, a serem seguidas e eles cumprem essas normas, são obrigados a cumpri-las porque são fiscalizados pela Anac, que é uma fiscalização inclusive bastante rigorosa a respeito de qualquer tema que diga respeito à segurança.

Como disse o Celestino há pouco, é um dos setores mais regulamentados e fiscalizados no mundo. Como você falou, só a energia nuclear e depois vem a aviação aérea. Não só a fiscalização da Anac e da SAC, mas também uma empresa aérea, quando faz um *leasing* num avião, ela sofre uma fiscalização da empresa que fez o *leasing*, da empresa que faz seguro etc. Toda a atuação da empresa, todo o dia a dia fiscalizado por “n” pessoas, por “n” instituições interessadas na segurança do voo, na aviação aérea.

O problema da potência máxima na decolagem. A utilização ou não de potência máxima depende de uma série de fatores. É uma recomendação, depende de pista, depende do peso do avião, depende da unidade, temperatura etc. Nos aeroportos de Santos

Dumont e Congonhas, imagino que a potência seja a máxima mesmo, senão vai acabar, por exemplo, em cima da baía da Guanabara. Tudo isso varia um pouco. De fato, a essa notícia nós também tivemos acesso e realmente não procedem os argumentos utilizados nessa reportagem. Aliás, não fomos nem ouvidos pelos repórteres.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Com a palavra o Ricardo, pela SAC, para responder ao Senador Randolfe.

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – Senador, não sei se o senhor estava aqui antes, quando falamos sobre a aviação regional. Na verdade, a SAC está com um grande plano de desenvolvimento da aviação regional, baseado num grande plano de investimentos em infraestrutura aeroportuária. A gente chegou à conclusão de que o maior gargalo para expansão da aviação regional é a questão da inadequação da infraestrutura aeroportuária regional. Então, temos utilizado alguns parâmetros para eleger cidades e municípios com potencial para receber a aviação regular. Os parâmetros são basicamente três: um enfoque nos indicadores socioeconômicos, estamos utilizando dados do IBGE para isso; um enfoque na questão turística e um enfoque na questão de acessibilidade, ou seja, falta de acesso de um determinado município por outro modal de transporte.

Temos recebido todos os Estados da Federação, estamos com plano para isso; recebemos 20. Falta receber mais sete Estados, incluindo o Amapá, que não recebemos ainda. Isso deve acontecer nas próximas semanas. Uma coisa que posso dizer é o seguinte: com relação à questão de aviação regional, a impressão que a gente tem é a de que há uma convergência grande entre o que a gente está propondo e a expectativa dos Estados da Federação.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (PSOL – AP) – E o Amapá? Por que os senhores não o receberam?

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – Porque se segue o cronograma. A gente vai receber todos os Estados. Isso deve ocorrer nas próximas duas semanas.

Então, existe uma grande convergência nesse sentido. Após a gente receber o último Estado, a gente tem recebido também as empresas aéreas. Então, em breve, haverá o resultado dessa política que a gente está desenvolvendo.

Com relação ao voo da Air Caribbean para Caiena, no momento, a gente vive uma situação em que a liberdade de operação das empresas aéreas é total. Nem a Anac nem a Secretaria de Aviação Civil tem como delegar ou, de certa forma, obrigar que uma empresa aérea opere determinada linha. Então, é uma questão econômica em que a empresa enxerga uma possibilidade ou não de operar determinados destinos.

Qualquer empresa que tenha interesse em operar essa linha – na verdade, há a denominação de voos transfronteiriços – pode fazê-lo. Mas a gente sabe das dificuldades. O que a gente já discutiu em determinado momento foi a concessão de alguns incentivos, para que isso ocorresse com mais frequência. Um dos incentivos a esse tipo de ligação refere-se à diferenciação de tarifas internacionais e regionais.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (PSOL – AP) – O Fundo Nacional de Aviação Civil, aprovado recentemente aqui por meio de medida provisória, não poderia ser um instrumento para tanto, para esse incentivo?

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – Na verdade, o Fundo de Aviação Civil é constituído por alguns recursos que vêm do Adicional de Tarifa Aeroportuária (Ataero), ou seja, que incidem sobre as tarifas aeroportuárias; por recursos que vêm de um adicional sobre tarifa internacional, decorrente da Lei nº 9.825; e por outros recursos que virão, por meio da contrapartida, pelas concessões. Então, é um Fundo que terá um volume grande de recursos. Qual é o objetivo do Fundo? Fomento da aviação civil.

Em determinadas situações especiais – o senhor pergunta de que forma isso poderia acontecer –, o Fundo poderia ser utilizado para isso. Mas a questão de subvenção depende de autorização legislativa. Sem algum tipo de projeto de lei, de medida provisória, de lei, não é possível fazer isso.

Voltando ao que eu dizia, a gente acredita que, quanto ao desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária regional, encarando isso como principal gargalo e resolvendo essa questão de infraestrutura, haverá um grande aumento de volume de passageiros na aviação regional, o que gerará um ciclo virtuoso, que poderá, de alguma forma, ter reflexo, inclusive, na viabilização de rotas como, por exemplo, essa a que o senhor se refere, a de Caiena. Então, o programa como um todo alcança os resultados esperados de aumento da aviação regional como um todo. Não sei se respondi à pergunta.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Obrigado.

Tem a palavra o Senador Randolfe.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (PSOL – AP) – Dr. Ricardo, ainda quanto a essa questão, dentro da Secretaria de Aviação Civil, há um planejamento de incentivo a essas iniciativas, no sentido de novas linhas serem compradas por empresas nacionais e de se apoiar o deslocamento de outras empresas nacionais, além de TAM e Gol, para regiões que são, digamos, menos rentáveis comercialmente? É lógico que deve haver uma preferência das companhias para operarem mais do Centro-Sul do que na Amazônia. Mas existe um planejamento a médio prazo – eu falo a médio prazo, mas gostaria de falar a curto prazo, porque a urgência, a emergência que temos na Amazônia... Há o problema para o mercado da baixa densidade demográfica, mas há uma condição para o País. Aí é uma questão de integração nacional, de soberania, de afirmação, é uma questão social e outros tantos argumentos quisermos assim trazer... É a maior região do País. Corresponde a Amazônia Legal a dois terços do território nacional, e é uma região muito pouco integrada, com poucas linhas aéreas. Há um planejamento específico para isso, para implementar, para ter possibilidade, para ter maiores opções?

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – Sim. Há o planejamento específico, sim. A gente conversou sobre isso. É o Plano de Incentivos para a Aviação Regional. A gente não está olhando para empresas específicas, a gente olha para indústria como um todo. Então, nesse planejamento, há alguns pilares que a gente coloca. Primeiro...

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (PSOL – AP) – Esse plano já está em curso?

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – Está em curso.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (PSOL – AP) – Já há ações para isso?

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – A gente está desenvolvendo o planejamento. Como eu já falei anteriormente, a gente tem a participação, já há 20 Estados da Federação para quem já foi apresentada a versão inicial desse planejamento. Foi apresentado também para as empresas aéreas, para as indústrias de transporte aéreo. Isso aí está em curso. São três pilares. Um é a questão do gargalo e infraestrutura, que a gente está querendo atacar. A questão da competitividade das empresas. A outra questão é a competição. A gente acredita que essas três questões podem atingir os resultados que a gente almeja, que é o aumento de números de cidades atendidas e o número de rotas atendidas pro transporte regular de passageiros.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (PSOL – AP) – Eu vou ser chato, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Vicentino Alves. Bloco/PR – TO) – Essa, na realidade, é uma Subcomissão bastante técnica, Senador Randolfe, e os seus questionamentos são importantíssimos. Fique à vontade.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (PSOL – AP) – Dr. Ricardo, sendo objetivo, se hoje alguma nacional quisesse ter... As informações que eu tenho no aeroporto de Macapá é que nós temos uma linha disponibilizada. Eu vou tratar assim de linha. Não vou entrar no detalhe técnico, que era uma linha ocupada antes pela Puma Air, num voo que sai às 7h da manhã em direção a São Paulo. Se hoje alguma empresa, alguma outra empresa nacional quisesse ocupar essa linha ou se tivéssemos alguma outra empresa que quisesse se candidatar a ocupar a linha ocupada hoje pela Air Caraibes, qual o incentivo e apoio que deveria ter junto à Secretaria de Aviação Civil?

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – Hoje não há delineado nenhum incentivo específico. O que há é o seguinte: essa linha está disponível. Qualquer empresa que queira operar essa linha, que tenha a vontade de operar essa linha, vai poder ocupar essa linha. Agora, incentivo específico para voos transfronteiriços a gente não tem.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (PSOL – AP) – Há um outro voo, que é nacional, é esse das 7h da manhã. Sai de Macapá às 7h da manhã com destino a São Paulo. Para esse que não é internacional teria?

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – Incentivos diretos, subsídios, alguma coisa a gente não tem. Subsídios ou subvenções econômicas dependem de autorização legal. Isso a gente não tem.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (PSOL – AP) – Essa parte eu entendi. É que o senhor falou o seguinte... Eu estou partindo do que o senhor me disse. O senhor acabou de dizer que a Secretaria de Aviação Civil tem debatidos programas para incrementar a aviação

regional e os Estados mais distantes, onde não há alternativas de linhas aéreas. Disse que estava em curso esse planejamento. Certo?

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – Sim. Esse planejamento está em curso. Ele está calcado num grande plano de investimento de infraestrutura aeroportuária regional. Em conversas com as empresas e com os Estados, a gente identificou que o grande gargalo para versão regional é inadequação da infraestrutura aeroportuária.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (PSOL – AP) – Mas será que na Amazônia é esse o grande gargalo ou será que na Amazônia o grande gargalo é a dificuldade do mercado, ou seja, a dificuldade pela baixa densidade demográfica? É lógico que uma empresa, para se estabelecer no mercado, tem que ter lucro e é lógico que é muito mais atrativo para as empresas se estabelecerem no eixo centro-sul do País que na Amazônia. É óbvio que, se reunirmos... O Estado de Minas Gerais tem uma população maior que a da Amazônia todinha e é lógico que tem um mercado maior que o da Amazônia toda.

Em uma região como a Amazônia não deveria haver uma política específica para incentivar que a aviação regional ou as empresas nacionais tivessem mais opções lá?

Por que estou perguntando isso? Por que estou insistindo nisso? Na semana passada, eu voltei para Macapá. O preço da minha passagem aérea para Macapá foi R\$2,2 mil, o mesmo preço de uma passagem aérea para Berlim. Seria mais barato eu ir para Berlim do que voltar para o meu Estado. Eu considero isso um absurdo. Parece-me que um absurdo desse só pode ser resolvido se tivermos uma ação comum do mercado, mas se tivermos também uma mediação do Estado, da Secretaria de Aviação Civil, da Anac, ou seja, se tivermos política para que não existam mais circunstâncias como essa.

Há dois meses, fui fazer uma palestra em Rio Branco. O preço da passagem para Rio Branco era o mesmo de um deslocamento para os Estados Unidos. Parece-me que isso se dá exatamente porque há poucas companhias atendendo esse mercado.

Então, qual é o planejamento para haver mais disponibilidade no sentido de que mais empresas estejam nessa região?

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – Tem essa questão. Conversando com as empresas, elas identificam como o grande gargalo, inclusive na Amazônia Legal, a infraestrutura aeroportuária. Outras ações de desoneração tributária podem ser adotadas, inclusive pelos Estados. Conversamos aqui sobre a questão do ICMS, e alguns Estados já estão provendo alíquota diferenciada para poder incentivar essa aviação regional. Então, há uma série de fatores que podem contribuir para isso.

Pelas conversas que estamos tendo com os Estados, creio que aproximadamente doze Estados já estão praticando algum tipo de incentivo de desoneração do ICMS em cima do combustível. Pediram às empresas, por exemplo, que atendam, pelo menos, duas cidades no Estado; e elas teriam aceitado.

Trata-se de um conjunto de ações que temos que desenvolver e estamos colhendo esses subsídios com os Estados também e obtendo a opinião de todos no sentido de tentar resolver o problema.

Desculpem-me por insistir. A questão de infraestrutura aeroportuária é um problema que identificamos como principal e estamos atacando isso prioritariamente. Não quer dizer que vamos atacar outros problemas no setor.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Só para contribuir, Senador Randolfe, porque vamos ouvir aqui a outra parte. Nas nossas audiências públicas sempre há o contraponto, exatamente para clarear esses questionamentos.

Na realidade, ouvindo as empresas – eles também deverão abordar o assunto –, percebemos que elas não desejam subsídios como antigamente, porque isso gera muita corrupção, muito problema. Os acionistas das empresas não veem com bons olhos a questão do subsídio.

O que eles querem e pretendem? Infraestrutura, como disse o Ricardo. Eles esperam que as tarifas aeroportuárias sejam mais reduzidas, assim como o combustível. Com relação, por exemplo, ao Amapá, pode-se fazer um programa para desonerar o ICMS sobre o combustível de aviação que hoje é altíssimo: corresponde a 40% da operação de uma empresa; é muito alto.

Portanto, basicamente, nesses três eixos, vamos encontrar a solução. Mas quem vai falar, com muita propriedade, é o Victor, diretor do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias.

Com a palavra o Victor.

O SR. VICTOR R. CELESTINO – Senador Randolfe, é com muita satisfação que recebo esse seu questionamento. De certa maneira, permite-me fazer um grande resumo de tudo o que debatemos aqui hoje. Como resumiu muito bem o nosso Presidente, o Senador Vicentinho, na visão das empresas aéreas hoje, o subsídio direto às empresas aéreas não se faz necessário, tendo em vista que a demanda hoje é maior que a oferta. Em relação à constatação que V. Ex^a tem na Amazônia, isso não se passa só na Amazônia; isso se passa em todo o País; isso se passa no interior do Estado de São Paulo, no interior do Estado do Rio Grande do Sul. Hoje, a demanda é maior que a oferta. E a razão de a demanda ser maior que a oferta, que leva, muitas vezes, à questão de tarifas inadequadas, foi postulada aqui hoje.

Vou resumir, rapidamente, os pontos que postulamos. O primeiro deles, obviamente, é a questão do preço do combustível. Hoje, 80% do combustível de aviação que é consumido no País é produzido no País, mas, ainda assim, estamos atrelados ao preço do Golfo do México, que inclui, inclusive, o frete do petróleo do Golfo do México até o País. Então, o preço do combustível em si é muito caro no Brasil, fora a questão de que, na Amazônia, é mais caro ainda. Demos alguns exemplos aqui: em Guarulhos, a empresa internacional paga 50% menos que a doméstica, só que, na Amazônia, o preço que a empresa doméstica paga em

Guarulhos é 50% mais caro. Então, o preço do combustível é caro. E o combustível é 40% do custo das linhas aéreas.

Segundo, o que encarece muito é a questão do ICMS, que hoje está em torno de 25% nos Estados. Há alguns Estados com algumas medidas. Hoje, o nosso pleito seria que a alíquota máxima a ser acordada pelo Confaz seria de 12%. Então, não se teria uma alíquota maior que 12%, mas cada Estado poderia, para a aviação regional, ainda assim, fazer um incentivo adicional. Cada Estado tem uma peculiaridade: número de Municípios a serem atendidos, um voo internacional para ser atendido, que poderá dar esse tipo de incentivo, ou até uma rota específica. Alguns Estados gostariam de ter uma ligação específica e assim pediram, e as empresas que atenderam tiveram esse incentivo.

Além do combustível, a questão das tarifas de navegação e tarifas aeroportuárias, que sofreram aumentos de mais de 100% com a MP 551. Então, essa questão não tem um nivelamento. Da mesma forma que afeta a tarifa de navegação aérea na Região Sudeste, acaba afetando na região da Amazônia, só que, na Amazônia, você tem uma necessidade muito maior de incentivo para manter a viabilidade, dado que a demanda é menor. Quer dizer, eu tenho menos passageiros naturalmente. Então, com isso é necessário que se tenha também um trabalho...

Uma das propostas que colocamos é que a tarifa fosse reduzida em 50% nos aeroportos de interesse. E, obviamente, vai implicar uma contrapartida da Secretaria de Aviação Civil, com subsídios para o custeio. Esse é o grande desafio, porque o Fnac é para investimentos e não para custeio. Então, temos que descobrir, quer dizer, o Governo brasileiro, o País tem que decidir que é importante fazer essa aviação e que há necessidade de recursos também para o custeio.

A terceira questão, que, de fato, é a mais grave, é a da infraestrutura aeroportuária, que envolve... Por exemplo, no Amapá, o Oiapoque já foi operado por linha aérea regular e, hoje, não tem condições. Então, várias localidades têm hoje potencial de PIB, de demanda, mas não têm carro de bombeiro, não têm questões básicas de regulação, não têm combustível de reabastecimento.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (PSOL – AP) – Dr. Victor, só perguntando e também dialogando com o Dr. Ricardo, a previsão da utilização do Fnac é também para infraestrutura? É, em especial, para infraestrutura?

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – Parte dos recursos é, em especial, para infraestrutura naqueles recursos oriundos do Ataero. A parte relativa aos recursos oriundos do Ataero são recursos carimbados para infraestrutura.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (PSOL – AP) – A administração do Fnac é da SAC?

O SR. RICARDO CHAVES DE MELO ROCHA – A administração do Fnac é da SAC.

O SR. VICTOR R. CELESTINO – Então, hoje, Senador, o que as empresas defendem é que a redução de custos voltada para a questão do combustível, da infraestrutura

vai, por si só, permitir um aumento da oferta, ou seja, o empresariado está disposto a fazer esse investimento desde que haja essa disponibilização. E, com esse aumento da oferta, você terá condições de ter uma competição maior e, naturalmente, custos adequados, porque não é uma só de competição. O senhor falou do voo para Berlim ou para os EUA. Se o senhor comparar quanto custa uma aeronave com 280 assentos, o custo do passageiro, custo assento/quilômetro, que é a métrica da indústria, com uma aeronave turbo-hélice, com 45 ou 19 assentos, o senhor vai se surpreender. Custa quase quatro vezes mais operar com avião regional que com avião de longo curso, sem contar que, no avião regional, muitas vezes, como na região amazônica, por falta de abastecimento de combustível, temos que transportar combustível em vez de passageiro. Então, em vez de transportar um passageiro pagante ou uma carga pagante, o avião, para fazer aquela rota, como não tem abastecimento no destino, tem que transportar combustível. Então, são esses empecilhos, esses gargalos que fazem a dificuldade da aviação regional.

Para concluir, passo para a sub-regional, que o senhor mencionou, a relação de Caiena. As Guianas não estão no Acordo de Fortaleza. No entanto, é sabido que a aviação transfronteiriça e sub-regional padece ainda de um incentivo. E acreditamos que isso possa ser, sim, Senador Vicentinho, tratado aqui, neste fórum – na próxima semana, a lata vai estar aqui; vai ter uma parte internacional –, como incentivar essa aviação transfronteiriça.

A Anac exige, hoje, por exemplo, que as empresas aéreas tenham o certificado da lata, do losa – lata Operational Safety Audit para fazer voos internacionais. Uma das razões foi Caiena, porque algumas empresas aéreas começaram a entrar na lista negra, por exemplo, da lasa, que é aviação civil da Europa, ou do FAA, por conta de não estarem seguindo todos os procedimentos legais. Então, a Anac adotou, por métrica, por prática, que para um voo internacional é necessário que a empresa tenha o losa anteriormente. Isso não é exigido, por exemplo, se uma empresa peruana ou colombiana quiser voar no Brasil. O Peru não exige. Não tenho conhecimento se a própria Air Caraibes tem ou não o certificado do losa, mas o fato é que, para essa aviação sub-regional, existem algumas questões que devem ser tratadas. Uma delas é essa questão dos requisitos de segurança para operar nessas rotas. Outra questão é a dos incentivos de tarifas e combustível. Por exemplo, quando uma empresa aérea brasileira opera no Caribe, faz um voo de fretamento, ela chega a uma ilha, Aruba ou Punta Cana, e tem que pagar como se fosse aviação geral. Então, a tarifa de pouso é de aviação geral; a tarifa de atendimento é de aviação geral; paga como se fosse uma aviação executiva, o que não é fato. Quer dizer, a aviação comercial quer fazer voos não regulares internacionais, que poderá, por exemplo, sanar a questão de Caiena. Quer dizer, se não tem hoje um voo regular, mas tem um voo charter, também pode sanar, só que o custo de operar um voo charter é tão alto e, por questão justamente de não ter a paridade de custo, ser tratado em outro país como uma aviação geral e não como aviação comercial.

Então, são questões, Senador, que certamente devemos tratar, e as empresas aéreas estão abertas para esse tipo de discussão.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Senador Randolfe, a sua presença e os questionamentos engrandeceram todos nós. Sua presença sempre vai

honrar esta Presidência e todos nós e contribuir. Parece até um aviador de primeira grandeza. Parabéns!

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (PSOL – AP) – Sou só admirador, Senador Vicentinho. Eu que quero agradecer as iniciativas que V. Ex^a têm tomado neste debate. V. Ex^a é um Senador amazônida também...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Claro.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (PSOL – AP) – ...e sabe as dificuldades que temos com a aviação civil na nossa região, as dificuldades da ordem como têm sido tratadas nesta Comissão. E a aviação civil, permita-me dizer, estava sendo tratada aqui, no Senado, tangencialmente, estava sendo tratada, diria, periféricamente. V. Ex^a traz esse debate para o centro do debate no Senado Federal. Um país que se está colocando como sexta economia do mundo, que realizará, no decorrer dessas décadas, eventos da magnitude que vai realizar, tem que ter uma infraestrutura aeroportuária eficiente e necessita ter um sistema de aviação civil eficiente.

Por isso que é importante o Senado da República, por intermédio – e eu reitero – e devido ao senhor, colocar luzes nesta questão e tratar as diferentes nuances desta questão. Ou seja, a infraestrutura aeroportuária que tem, o sistema de aviação civil de que dispomos no País e a inacessibilidade que há nas regiões mais distantes e remotas do País a serem atendidas pela aviação civil. Eu quero cumprimentar V. Ex^a.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco/PR – TO) – Obrigado, Senador Randolfe.

Inclusive, eu quero registrar aqui que tenho dois filhos que nasceram em Itaituba. Chama-se Thiago Tapajós, quando eu por lá voava. Hoje faz Medicina aqui em Brasília. Outro em Tucumã. Então, conheço bem voando a Amazônia. Meu pai, saudoso Comandante Vicente, minha família toda, trabalhamos muito ali pela Amazônia. Portanto, não queremos dar uma contribuição, Senador Randolfe, para o nosso País, para o Governo da Presidente Dilma no sentido de que... Eu até sempre registro: o último planejamento sobre aviação no País é da década de 60. O Código Brasileiro, o CBA, é de 86, antes da Constituição. Portanto, ao final, nós vamos procurar elaborar um bom planejamento com boas legislações, para que a gente encontre efetivamente um caminho para melhorar cada vez mais a aviação do nosso País.

Antes de encerrar a presente reunião, quero agradecer aos debatedores, ao professor Elton, da Universidade Federal do Rio de Janeiro; ao Ricardo Bisinotto, da Anac; ao Ricardo Chaves, da Secretaria de Aviação Civil; ao Dr. José Marcio, do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias; ao Victor, que vem lá do ITA e também hoje está à frente do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias e me parece na Trip, da Trip aviação.

Também agradeço aos Senadores que participaram desta audiência pública e aqui presente, ao final, ao Senador Randolfe. Agradeço aos consultores, às consultoras, aos assessores, às assessoras, à imprensa e a todos que sempre estão presentes nas nossas audiências públicas.

Convoco os Srs. Senadores para a próxima reunião, a realizar-se no dia 15 de maio de 2012, terça-feira, às 14 horas

Alguns colegas Senadores, em contato, me pediram que fizéssemos à tarde, porque, pela manhã, às terças e quartas-feiras, todos estão nas suas comissões. Portanto, à tarde ficam mais livres para participarem.

Portanto, às 14 horas, para debater a visão e a perspectiva da indústria internacional de transporte aéreo em relação à aviação civil brasileira, com os seguintes convidados: Sr Carlos Ebner, Diretor da Associação Internacional de Transportes Aéreos, Iata; Sr. Renato Cláudio Costa Pereira, Major-Brigadeiro-do-Ar (Reserva) e ex-Secretário-Geral da Organização Internacional da Aviação Civil, Oaci; e Sr. Antonio Rodriguez Fritz, Secretário Regional da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte, ITF.

Portanto, citados os convidados, o dia será 15 de maio, às 14 horas, eu encerro a presente reunião.

Boa tarde a todos.

(Iniciada às 9 horas e 13 minutos, a reunião é encerrada às 13 horas e 13 minutos.)

