



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

DIÁRIO DO SENADO FEDERAL

ANO LXXI SUP. "B" AO Nº 29 QUINTA-FEIRA, 17 DE MARÇO DE 2016

SECRETARIA-GERAL DA MESA
2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 55ª LEGISLATURA
ATAS DE COMISSÕES TEMPORÁRIAS DO SENADO FEDERAL

BRASÍLIA - DF

COMPOSIÇÃO DA MESA DO SENADO FEDERAL

Senador Renan Calheiros (PMDB-AL)

Presidente

Senador Jorge Viana (PT-AC)

1º Vice-Presidente

Senador Romero Jucá (PMDB-RR)

2º Vice-Presidente

Senador Vicentinho Alves (PR-TO)

1º Secretário

Senador Zeze Perrella (PDT-MG)

2º Secretário

Senador Gladson Cameli (PP-AC)

3º Secretário

Senadora Ângela Portela (PT-RR)

4ª Secretária

SUPLENTE DE SECRETÁRIO

1º - Senador Sérgio Petecão (PSD-AC)

2º - Senador João Alberto Souza (PMDB-MA)

3º - Senador Elmano Férrer (PTB-PI)

4º - Senador Douglas Cintra (PTB-PE)

Luiz Fernando Bandeira de Mello Filho

Secretário-Geral da Mesa do Senado Federal

Rogério de Castro Pastori

Diretor da Secretaria de Atas e Diários

Roberta Lys de Moura Rochael

Coordenadora de Elaboração de Diários

Deraldo Ruas Guimarães

Coordenador de Registros e Textos Legislativos de Plenários

Ilana Trombka

Diretora-Geral do Senado Federal

Florian Augusto Coutinho Madruga

Diretor da Secretaria de Editoração e Publicações

José Farias Maranhão

Coordenador Industrial

Quésia de Farias Cunha

Diretora da Secretaria de Registro e Redação Parlamentar

SENADO FEDERAL

SUMÁRIO

1 – ATAS DE COMISSÕES TEMPORÁRIAS DO SENADO FEDERAL

1.1 – COMISSÃO ESPECIAL DO DESENVOLVIMENTO NACIONAL

Ata da 10ª Reunião, realizada em 25 de novembro de 2015	4
Ata da 11ª Reunião, realizada em 2 de dezembro de 2015	33
Ata da 12ª Reunião, realizada em 9 de dezembro de 2015	46
Ata da 13ª Reunião, realizada em 16 de dezembro de 2015.....	67
Ata da 14ª Reunião, realizada em 17 de fevereiro de 2016	78

1.2 – COMISSÃO INTERNA DESTINADA A ELABORAR ANTEPROJETO DE REFORMA DO CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA

Ata da 9ª Reunião realizada em 31 de agosto de 2015.....	85
Ata da 11ª Reunião realizada em 21 de setembro de 2015	117
Ata da 12ª Reunião realizada em 28 de setembro de 2015.....	162
Ata da 13ª Reunião realizada em 5 de outubro de 2015	208
Ata da 14ª Reunião realizada em 19 de outubro de 2015.....	247
Ata da 15ª Reunião realizada em 20 de outubro de 2015.....	298
Ata da 16ª Reunião realizada em 26 de outubro de 2015.....	343

Comissão Temporária, criada nos termos do Requerimento nº 935 de 2015, destinada a propor soluções que promovam o desenvolvimento nacional.

ATA DA 10ª REUNIÃO

Ata Circunstanciada da 10ª Reunião, realizada em 25 de novembro de 2015, às 9 horas e 44 minutos, no Plenário 19 da Ala Senador Alexandre Costa do Senado Federal, sob a presidência do Senador **Otto Alencar (PSD)** e com a presença dos Senadores e Senadoras: **Senador Acir Gurgacz (PDT)**, **Senador Cristovam Buarque (PDT)**, **Senadora Simone Tebet (PMDB)**, **Senador Romero Jucá (PMDB)**, **Senador Garibaldi Alves Filho (PMDB)**, **Senador Waldemir Moka (PMDB)**, **Senadora Lúcia Vânia (PSB)**, **Senador Ronaldo Caiado (DEM)**, **Senador Flexa Ribeiro (PSDB)**, **Senador Wilder Moraes (DEM)**, **Senador Fernando Bezerra Coelho (PSB)**, **Senador Randolfe Rodrigues (REDE)**, **Senador Douglas Cintra (PTB)** e **Senador Blairo Maggi (PR)**. Na oportunidade, foi apreciado o Projeto de Lei do Senado nº 654, de 2015. Após aprovação, a presente Ata será publicada juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

(Texto com revisão.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Havendo número regimental, declaro aberta a 9ª Reunião da Comissão criada pelo Requerimento nº 935, de 2015, com a finalidade de propor soluções que promovam o desenvolvimento nacional.

Conforme convocação, a presente reunião destina-se à apreciação de matérias conforme pauta previamente publicada.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Vamos ao item 7, não terminativo, de que é Relator o Senador Acir Gurgacz.

ITEM 7

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 189, de 2014

- Não terminativo -

Altera a Lei Complementar nº 141, de 13 de janeiro de 2012, que regulamenta o § 3º do art. 198 da Constituição Federal para dispor sobre os valores mínimos a serem aplicados anualmente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios em ações e serviços públicos de saúde; estabelece os critérios de rateio dos recursos de transferências para a saúde e as normas de fiscalização, avaliação e controle das despesas com saúde nas 3 (três) esferas de governo; revoga dispositivos das Leis nºs 8.080, de 19 de setembro de 1990, e 8.689, de 27 de julho de 1993; e dá outras providências, para dispor sobre a utilização do critério populacional e do Índice de Desenvolvimento Humano no rateio dos recursos da União vinculados à saúde destinados para os demais entes da Federação.

Autoria: Senador Cássio Cunha Lima

Relatoria: Senador Acir Gurgacz

Relatório: Pela aprovação

Observações:

Retirado de pauta em 11.11.2015 (9ª reunião)

Passo a palavra ao Senador Acir Gurgacz para começarmos pelo item 7, já que os outros são terminativos e não temos quórum suficiente.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pela ordem.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Sr. Presidente, eu gostaria de pedir que, logo após o item 7, discutíssemos o item 2, enquanto se aguarda a formação do quórum para votação nominal.

Efetivamente, há algumas pequenas modificações que serão inseridas, já em entendimento com o Relator, Senador Blairo Maggi. Então, poderíamos antecipar a discussão para, assim que tivermos quórum, iniciarmos a votação.

É a sugestão que faço a V. Exª.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – A sugestão de V. Exª será atendida.

Concedo a palavra ao Senador Acir Gurgacz.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs. Senadores, vem ao exame da Comissão Especial do Desenvolvimento Nacional (CEDN) o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 189, de 2014 – Complementar, de autoria do Senador Cássio Cunha Lima, que altera a Lei Complementar (LCP) nº 141, de 13 de janeiro de 2012, para dispor sobre a utilização do critério populacional e do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) no rateio dos recursos da União vinculados à saúde e destinados aos demais entes da Federação.

Peço licença para ir direto à análise, Sr. Presidente, por razões de celeridade.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Análise. A competência da CEDN para opinar sobre o PLS nº 189, de 2014 – Complementar, está fundamentada nos art. 74 e 105 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), como também no Requerimento nº 935, de 2015, que criou esta Comissão com a finalidade de analisar proposições legislativas que tratem da promoção do desenvolvimento nacional.

No que tange ao mérito, o projeto de lei sob análise pretende reinstituir o critério demográfico como parâmetro de distribuição dos recursos para a área de saúde que a União transfere aos Estados, Distrito Federal e Municípios.

As críticas ao modelo atual de rateio residem no fato de que, além de revogar dispositivo da Lei Orgânica da Saúde que previa o emprego do critério populacional, a LCP nº 141, de 2012, não estabelece metodologia para distribuição dos recursos federais. Esse diploma legal somente determina que os recursos da União devem ser distribuídos conforme a capacidade de oferta de ações e de serviços de saúde e as dimensões epidemiológica, demográfica, socioeconômica e espacial de cada localidade.

A LCP nº 141, de 2012, ainda determina que o Ministério da Saúde definirá e publicará, anualmente, utilizando metodologia pactuada na comissão intergestores tripartite e aprovada pelo Conselho Nacional de Saúde, os montantes a serem transferidos a cada Estado, ao Distrito Federal e a cada Município para custeio das ações e serviços públicos de saúde. Apesar disso, persistem incertezas sobre as metodologias aplicadas, o que gera questionamentos sobre a justeza dos mecanismos de partilha de recursos utilizados.

Nesse sentido, o PLS nº 189, de 2014 – Complementar, pretende oferecer forma objetiva de rateio dos recursos. Para isso, a proposição reintroduz o critério populacional como parâmetro para definição do rateio, entre os entes federados, do orçamento da União destinado à área da saúde.

Além disso, o projeto institui o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) como coeficiente orientador de equidade para a partilha dos recursos federais. Dessa forma, pretende o autor que regiões com piores indicadores socioeconômicos sejam contempladas com mais recursos para ações e serviços de saúde.

Com efeito, regiões com melhores IDH geralmente têm maior disponibilidade de recursos próprios para o financiamento dos serviços de saúde. Nesses locais, a ênfase habitual ocorre nos programas de promoção da saúde e de prevenção às doenças que, além de mais eficazes, acarretam menor impacto orçamentário que as ações que visem predominantemente a terapêutica. A suplementação de recursos para as áreas menos desenvolvidas permitirá a mitigação das desigualdades na assistência à saúde entre as regiões brasileiras.

Concordamos, portanto, que a proposição sob análise estabelecerá maior objetividade e, desse modo, garantirá maior equidade no rateio dos recursos da União para a área de saúde, principalmente para as regiões que mais precisam desses recursos.

Voto

Em vista do exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 189, de 2014 – Complementar. Esse é o voto, Sr. Presidente.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Sr. Presidente, para discutir.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Pela ordem também.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senador Romero Jucá...

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Pela ordem, primeiro, o Senador Cristovam.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pela ordem, Senador Cristovam.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Obrigado.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Antiguidade é posto.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Antiguidade é posto.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Antiguidade, não.

A minha intenção é pedir vista desse projeto, porque, quando analisamos, o prejuízo de alguns Estados é muito grande, e o Distrito Federal é o mais sacrificado. Até entendendo algumas razões colocadas – a renda maior

justificaria essa redução para beneficiar outros Estados –, mas gostaria de analisar com mais cuidado, até para ver se não há alternativa que evite essa perda do Distrito Federal e de outros Estados também, inclusive São Paulo. Na verdade, os mais ricos perdem mais. Em princípio, é um Robin Hood, mas também pode ser, como vi uma declaração, um projeto canibal, porque está comendo os Estados.

Quero pedir vista, Senador Jucá.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Sr. Presidente, participo das preocupações do Senador Cristovam não só por conta desse desequilíbrio entre os Estados. O orçamento deste ano do Ministério da Saúde tem um déficit para a média e alta complexidade de R\$8 bilhões. Então, o quadro é extremamente grave.

Acho importante uma vista coletiva para que possamos inclusive nos inteirar, junto ao Ministério da Saúde, se há algum tipo de estudo, algum tipo de ponderação ou algum tipo de solução que possa, em tese, reforçar a atuação da saúde nos Estados e não efetivamente se tirar de um para botar para o outro, porque, na hora em que se tirar de um para botar no outro, vai estar se descobrindo já uma dificuldade. Não conheço nenhum Estado da Federação em que o atendimento da saúde seja algo bom que possa abrir mão de recursos para outro Estado. Na verdade, o que temos que fazer é reforçar.

O Senador Acir tem toda razão na preocupação de tentar reforçar os Estados mais pobres. O Senador Cássio é autor do projeto e o Senador Acir, relator. Acho que todos nós comungamos da mesma intenção. Então, acho que é só discutir, ter mais dados para poder votar esse projeto, inclusive com proposições que possam melhorar o atendimento junto à população.

Peço vista também. Assim, fazemos uma vista coletiva.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senadora Lúcia Vânia.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – É Robin Hood canibal.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Gostaria também, Sr. Presidente, de cumprimentar o Senador Acir e o Senador Cássio Cunha Lima, mas me preocupa a mesma colocação que foi feita aqui pelo Senador Romero Jucá. Acredito que os Municípios mais pobres precisam realmente de um reforço, mas não podemos fazer isso sem pesquisar melhor, sem consultar o Ministério da Saúde e ver as consequências que isso poderia acarretar. Portanto, compartilho da ideia da vista coletiva.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pela ordem.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Para discutir...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Para discutir, Senador Acir Gurgacz.

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Eu entendo que o tema é relevante, é muito importante, e merece, de fato, um debate amplo para que a gente possa achar um equilíbrio com relação aos recursos para a saúde.

É evidente que os Estados que têm o IDH menor precisam de uma atenção maior com relação a recursos para a saúde, pois, quando você traz um recurso maior para um Estado, vai-se tirar de algum lugar. E esses Estados que perderão, irão ter uma reclamação – é fato –, até porque os Estados que vão perder recursos não estão com a sua saúde em pleno atendimento. Mas é evidente que o debate precisa acontecer e que nós precisamos fazer esse debate sempre olhando para os Estados que mais precisam. Onde se tem o IDH pior, é preciso uma atenção especial.

Portanto, eu cumprimento o Senador Cássio Cunha Lima pelo seu projeto e entendo que o debate é necessário para que a gente possa achar o equilíbrio, atendendo toda a população brasileira de uma maneira igual. Onde nós temos os Estados com uma receita menor, que eles possam ter individualmente um atendimento igual, em todos os Estados brasileiros.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Concedida a vista coletiva. Eu queria só acentuar que, aqui nesta Comissão, nós aprovamos dois projetos alocando mais recursos para o Fundo Nacional de Saúde, da minha autoria inclusive: o que destina 60% do DPVAT para o Fundo Nacional de Saúde e o que destina recursos arrecadados com os impostos dos cigarros e com as bebidas, que são duas drogas lícitas e que causam muita doença, também para o Fundo Nacional de Saúde.

Ou seja, aportar mais recursos para a saúde para se ter uma distribuição maior. No meu Estado, por exemplo, a Bahia, 82% da população dependem do Sistema Único de Saúde e só 18% têm seguro-saúde, incluindo o seguro-saúde do Estado da Bahia. A Bahia tem 13 milhões de habitantes e tem um Orçamento de R\$42 bilhões. Aqui, por exemplo, no caso do Distrito Federal, existe 2,8 milhões de habitantes e um Orçamento de R\$30 bilhões. Alguma coisa aconteceu no passado que aportou muitos recursos – não é? – para uma população bem

menor do que a população do Estado da Bahia. Mas um erro não pode vir para prejudicar um outro Estado – inclusive o próprio Distrito Federal. Na Bahia, a gente chamaria isso de “cobertor curto”: cobre um santo ou descobre outro; cobre um orixá ou descobre outro orixá.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – E existe muito santo na Bahia – não é?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Então, existe muito santo na Bahia, então tem que haver muito cobertor.

Vamos, realmente, dar vista e buscar uma maneira de alocar mais recursos para a saúde.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Senador, permita-me...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não, Senador.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Primeiro, eu acho que a concepção do projeto está correta. Eu acho justo, inclusive.

Eu prevejo duas saídas para nós trabalharmos isso aqui. Uma é um período de transição, Senador. A gente pode fazer o projeto com uma transição, ao longo de alguns anos, para que cada Estado que perde se adapte.

E a outra é levar em conta os que vêm de outros Estados receberem tratamento de saúde no Estado em causa. O Distrito Federal já chegou a ter 40% dos seus clientes vindos do entorno, como é chamado. Então, são dois pontos que, a meu ver, num pedido de vista, a gente pode resolver: um período de transição; e como contabilizar os doentes que vêm de outros Estados vizinhos para receberem tratamento no Estado em causa.

Mas a concepção é correta.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Vamos agora discutir o Projeto de Lei nº 654...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – É o de nº 654.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) –

ITEM 2

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 654, de 2015 - Terminativo -

Dispõe sobre o procedimento de licenciamento ambiental especial para empreendimentos de infraestrutura considerados estratégicos e de interesse nacional.

Autoria: Senador Romero Jucá

Relatoria: Senador Blairo Maggi

Relatório: Pela aprovação com emendas

Observações:

Vista Coletiva concedida em 11.11.2015 (9ª reunião)

Senador Romero Jucá.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Sr. Presidente, eu queria fazer algumas ponderações sobre essa questão do Projeto de Lei nº 654 – eu sou o autor do projeto. E esse projeto, já foi dada vista coletiva, foi pautado para ser votado hoje, Senador Acir. A ideia do projeto é que a gente possa aprovar o projeto aqui, e eu pedirei recurso de ofício para que esse projeto, como ele é terminativo, vá ao Plenário do Senado – para que ele seja discutido no plenário do Senado.

Há um ajuste no texto feito pelo Senador Blairo Maggi e há uma emenda minha retirando dos aspectos que podem ter, em tese, a priorização da Presidenta da República sobre questões estratégicas, o que trata de exploração de recursos naturais, exatamente para ninguém ter dúvida de que está se tentando fazer algo parecido com o que houve com a Vale, a questão de uma barragem.

Essa não é a ideia do projeto. A ideia do projeto é que nós tenhamos um licenciamento ambiental diferenciado, estratégico, sendo definido em decreto pelo Presidente da República qual é o tipo de obra efetiva estratégica para o País, e, nesse período de licenciamento, ele vai ter prazos definidos para manifestação dos órgãos. Nós não estamos tirando nenhum direito de ninguém dar parecer, de ninguém se colocar.

Pelo contrário, nós estamos dando as condições efetivas para que os órgãos tenham condição de se manifestar, porque o que acontece hoje é que, por falta de aparelhamento desses órgãos que dão parecer sobre as questões ambientais, as questões ambientais ou condicionantes demoram três, quatro anos para serem colocados por determinado órgão, o que, de certa forma, quebra a equação econômica financeira de qualquer concessão pública.

No passado, ao se quebrar a equação de uma concessão pública, era normal o agente, a empresa, o consórcio entrar com pedido de realinhamento de preços ou de realinhamento de prazos, e isso haveria um parecer e se dava o realinhamento. Depois do advento do escândalo da Petrobras, nenhum servidor público que tiver juízo vai dar parecer em cima de aditivo de preço e de prazo para fazer qualquer tipo de concessão ou realinhamento de obra pública.

Ao ter essa nova realidade, nós vamos ter que ter responsabilidade para que questões estratégicas tenham prazo definido para que os agentes investidores tenham, também, a sua garantia de que algo será feito no sentido de se ter efetivamente o cumprimento do que o Governo está pactuando. Então, essa proposta é uma proposta que cria, não acaba com licenciamento do jeito que é; a situação das empresas de tudo mais continua normal. Agora, em questões estratégicas do País, elencado por um decreto presidencial nós teremos esse rito do sistema integrado de licenciamento, que terá um prazo médio, se cumpridos os prazos, de 7 a 8 meses para se fazer o licenciamento. Não é uma coisa dada também do dia para a noite.

Estou fazendo esses esclarecimentos porque algumas pessoas que não estão informadas ou algumas pessoas por conta de disputa local de Roraima estão levantando temas que, efetivamente, não tem nada a ver com a realidade do projeto. Então, essa matéria é terminativa aqui e eu combinei com Presidente Renan, com o Presente Otto e com o relator, Senador Blairo, que, em aprovando aqui, eu como autor estou de ofício fazendo um pedido de urgência e fazendo um recurso ao Plenário para que essa matéria possa ir ao Plenário ser discutida transparentemente.

Eu vou discutir e o Senador Blairo também, que estudou a matéria, que melhorou. A Senadora Simone Tebet, que estudou a matéria, que melhorou. Então, nós estamos retirando inciso V de recursos naturais para que não haja nenhum tipo de dúvidas sobre essa questão, e estamos, efetivamente, discutindo e pedindo aprovação para que o processo possa ser debatido e avançando no plenário.

Essa é o que eu queria fazer, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senador Flexa Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Presidente, Senador Otto Alencar, Vice-Presidente Senador Romero Jucá, Relator Senador Blairo Maggi. Deputadas e Senadora Simone, também, como relatora, Srs. Senadores:

Eu acredito, Senador Blairo, que o parecer de V. Ex^a sobre o projeto, proposta do Senador Romero Jucá, no sentido de agilizar o processo de licenciamento nas obras consideradas estratégicas para o desenvolvimento do nosso País é fundamental. Às vezes, a demora no licenciamento é tão grande que o projeto perde a sua eficácia, às vezes econômica e às vezes até técnica, pelo avanço da tecnologia, pela demora do licenciamento. E, como disse o Senador Romero Jucá, esse é um projeto que merece abrir a discussão e será discutido em plenário.

Ainda hoje, Senador Romero Jucá, Senador Blairo Maggi, os jornais noticiam que o Ibama liberou a licença de operação da usina de Belo Monte no Estado do Pará. Com isso, permite a Norte Energia, que é proprietária, que autorize o enchimento do lago, para que possa iniciar a geração de energia em março de 2016. Acontece que as condicionantes impostas pelo próprio Ibama não estão concluídas, Senadora Simone Tebet; estão longe de serem concluídas.

Temos reclamações de vários segmentos da sociedade da região impactada pela usina que nos procuram. Inclusive, vamos fazer uma visita ao sítio das obras, na próxima semana, pela Comissão de Meio Ambiente, presidida também pelo Senador Otto Alencar. E eu queria, Senador Otto Alencar, com autorização de V. Ex^a, estender o convite não só aos Senadores da Subcomissão e da Comissão de Minas e Energia, como os da Comissão Especial do Desenvolvimento Nacional, já que estamos discutindo esse projeto que eu quero apoiar, mas acho que a gente precisa ter os cuidados necessários, para que possamos todos irmos juntos, na próxima semana, quinta e sexta-feira, visitar Belo Monte, ver, *in loco*, as questões do impacto e o cumprimento das condicionantes para que se possa até subsidiar o Relator, Senador Blairo Maggi, a Senadora Simone Tebet, para que possamos tomar essas precauções que são necessárias.

Eu sou a favor de que haja um ritmo que permita o licenciamento ambiental de forma unificada e de forma que possa permitir a implantação deste projeto estratégico. O Brasil não pode perder tempo. Já perdemos 12 anos, e não podemos perder mais 12 meses ou 12 dias.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senadora Simone Tebet e Senador Cristovam Buarque.

A SR^a SIMONE TEBET (PMDB - MS) – Obrigada, Presidente.

Eu gostaria de, mais uma vez, manifestar-me, pronunciar-me a respeito desse projeto. Já tive oportunidade, na semana passada, de parabenizar o Senador Romero Jucá, pela apresentação do projeto, pela coragem. Não é fácil, no momento que vivemos, tentar realmente... E até a sensação que se tem é de que não se está

sendo politicamente correto, quando, na realidade, nós estamos tendo justamente a preocupação de tentar solucionar os problemas do País.

Já tive a oportunidade de parabenizar o relatório do Senador Blairo Maggi, mas também externei algumas preocupações que não deixam de ser as preocupações do Senador Flexa. Eu compreendo a preocupação dele, que é a preocupação de todos nós.

Todos nós primamos pelo desenvolvimento do País, o que significa geração de emprego e renda para a população, mas esperamos que esse desenvolvimento seja algo autossustentável. Ninguém pode crescer e se desenvolver, destruindo a natureza e o meio ambiente, sob pena de não sobrevivermos. Está aí a crise hídrica anunciando o efeito estufa, e a ONU dizendo que este ano vai ser o ano mais quente no Brasil.

Mas eu dei uma analisada com cautela, em relação ao projeto do Senador Romero Jucá. Preocupei-me em não ser injusta com o Senador e em muito menos votar aqui um projeto que pudesse de alguma forma violar a minha consciência no que se refere ao que tenho como muito sagrado, que é o desenvolvimento autossustentado. E confesso que não encontrei nenhum obstáculo em relação ao projeto. As únicas duas pendências acabaram de ser solucionadas.

Primeiro, deixar muito claro que esse licenciamento ambiental não é para qualquer investimento e nem investimento privado – é importante que se diga. É apenas dando seguimento àquela política do Governo Federal, porque, aí, não é nem Governo ou situação, é uma política de desenvolvimento para o País, desenvolvimento de Estado, que seguirá com os próximos presidentes da República, sejam eles quais forem. Nós estamos falando de obras de infraestrutura necessárias para o Centro-Oeste, para o Norte, para o Nordeste, em ferrovias, em hidrovias, em portos, em aeroportos, em energia, em telecomunicações e em instalações portuárias.

O Senador Jucá me tranquilizou quando suprimiu o Inciso V, Senador Flexa, dizendo que não se terá licenciamento unificado e, portanto, mais rápido, quando nós estivermos falando de investimentos na área de exploração de recursos minerais ou naturais, de um modo geral. Portanto, está absolutamente tudo excluído: mineradora ou mesmo uma exploração de uma atividade agrícola agropecuária.

O segundo ponto – e foi uma contribuição que fiz – é que o projeto unifica, basicamente, a licença prévia e a licença de instalação, que é, praticamente, aquele tempo que se leva a maior para se estudar o empreendimento. Ela se omitia em relação à licença de operação que é a entrada no empreendimento. Dava a sensação de que estava tudo junto, e, aí, realmente poderia criar situações como Belo Monte.

Nós fizemos uma emenda, criando, no Inciso IX do art. 2º, a licença de operação, deixando claro que ela ser será dada posteriormente, mas, também, para que não pudéssemos descaracterizar todo o projeto, nós demos um prazo de 30 dias para que os técnicos façam a vistoria técnica e analisem a documentação, porque eles acompanham, mês a mês. E tivemos o cuidado, ainda, de colocar um parágrafo estabelecendo o seguinte: embora seja vedado ao licenciador criar novas condicionantes, novas situações, ou – o que, hoje, a gente brinca e fala – buscar pelo em ovo, como, muitas vezes, nós vemos na burocracia do Ibama, ao mesmo tempo, estamos garantido que, se o órgão licenciador verificar fato superveniente ou que normas não foram cumpridas, esse prazo de 30 dias não vale, e, conseqüentemente, vai se levar o tempo que for para que nós possamos ter a licença de operação. Acho que, com isso, nós estamos, aqui, muito seguros do que estamos votando.

E finalizo, Sr. Presidente, dizendo que tive tanto cuidado que eu fiz conta aqui. Eu fiz uma conta muito rápida, Senador Romero Jucá. Acho que o Senador Romero Jucá não foi muito progressista em relação a essa questão. Nós temos, primeiro, dez dias para o empreendedor apresentar a manifestação; mais dez dias para o órgão, o ente anuir e compor o comitê; depois, mais 20 dias para que o órgão elabore o termo de referência; 60 dias e mais 60 – portanto, nós estamos falando em 120 dias – para os estudos de impacto ambiental; mais 60 dias para o Rima, que é o Relatório de Impacto Ambiental. Então, só nessa conta rápida, nós estamos falando aqui de mais ou menos oito meses para se fazer a licença prévia e a licença de instalação. Acho que é um tempo razoável.

Desculpem o tempo que tomei, mas acabei me empolgando em relação ao projeto sobre o qual, antes, eu tinha ressalvas e com o qual, hoje, eu concordo na integralidade.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Sr. Presidente, eu quero só registrar que as contribuições tanto do Senador Blairo quanto da Senadora Simone Tebet foram essenciais e fundamentais para melhorar o projeto e até deixar muito claro qual é a intenção desta Comissão.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Evitar os exageros, não é?

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – É, evitar qualquer tipo de interpretação. Na verdade, quando a gente colocou recursos naturais, em tese, poderia ser algum tipo de exploração natural que fosse estratégico para o País, definido pelo Presidente da República.

Agora, para evitar que se deem outras interpretações, como se diz que a busca do perfeito termina atrapalhando o que é viável, o que é bom, acho que nós temos – e, em serviço público, eu aprendi isso – que avan-

çar. No serviço público, eu aprendi que o importante é avançar. Às vezes você não consegue chegar ao ótimo, mas a melhoria é sempre uma caminhada.

Então, eu acho que nós estamos aqui avançando e, volto a dizer, essa matéria, por solicitação minha, depois de aprovada, vai ser feito um recurso aqui, e nós iremos discuti-la em plenário para que todas Senadoras e todos Senadores possam discutir a matéria, porque eu considero uma matéria estratégica e importante. E acho que no plenário, como estará em regime de urgência, algum Senador ou alguma Senadora poderá também apresentar alguma sugestão que poderá melhorar o projeto.

Portanto, a nossa ideia é avançar e melhorar o Brasil. É destravar o Brasil e, portanto, acho que a colaboração de todos é muito importante.

Eu quero agradecer, tanto ao Senador Blairo quanto a Senadora Simone, a grande colaboração que deram.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Senador, eu pedi para discussão...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senador Cristovam, que pediu antes e, depois, Senador Flexa e Senadora Lúcia Vânia.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Senador, diferentemente da Senadora Simone, com todo o carinho e respeito, eu ainda não estou convencido. Não estou convencido do projeto, estou convencidíssimo da importância de tratar o assunto.

Nós temos dois problemas: a burocracia que emperra e a sustentabilidade que temos que defender.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – E a falta de condição dos órgãos também.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Também, mas aí é uma questão técnica, de gestão para resolver.

Nós temos esses dois problemas.

Até pouco tempo atrás ninguém falava em sustentabilidade, em 20, 30 anos surgiu. Criou-se uma máquina que, às vezes, verdadeiramente emperra projetos em nome da sustentabilidade. É preciso superar esse emperramento.

Entretanto, eu vejo no projeto, Senador Jucá e Senador Otto, algumas coisas.

Primeiro, eu acho que é impossível, indesejável, aprovar esse projeto sem passar pela CMA. Como é que a Comissão do Meio Ambiente não analisa um projeto que toca diretamente na maneira como o meio ambiente é protegido? Inclusive com as deficiências, como isso é feito ao atrapalhar certos projetos necessários, fundamentais, para o progresso.

Então, primeiro isso. Eu tenho um requerimento na Mesa, Senador Blairo, pedindo que vá para a CMA. Eu gostaria muito de insistir que o debate, antes de ir ao plenário, passe na CMA.

Segundo, da maneira como ele está, eu vejo um problema que me alertaram, porque não é a minha área e eu nem dou tanta atenção a isso, que o problema do...

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Mais alto, Senador. Fala um pouquinho mais alto.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Ah, desculpe.

Então, além de ir para a CMA, eu gostaria de manifestar algumas ressalvas que eu tenho ao próprio projeto, nesta comissão.

Trouxeram-me, porque é uma área que eu não me meto muito, que é o viés da origem, que, segundo dizem, deveria vir do Executivo e não do Legislativo.

O segundo, são alguns conceitos que, a meu ver, fragilizam muito a preocupação do cuidado com o meio ambiente. Em nome, correto, de reduzir a burocracia, o burocratismo que emperra.

E aí algumas preocupações. Como o § 3º no art. 5º, que diz que “o descumprimento de prazos – os prazos que a Senadora Simone falou, que são, realmente, razoáveis – implica na aquiescência ao processo de licenciamento”.

Aqui abre uma porta para que, com qualquer ineficiência de um dos órgãos, o projeto seja aprovado, mesmo que seja nocivo ao meio ambiente.

Coisas como essas eu acho que mereceriam estudarmos mais. Como já houve pedido de vista mais de uma vez, se for votado, antes de ir para a CMA, porque seria terminativo aqui, eu vou dar um voto pessoal, contrário, em separado, mas eu gostaria de insistir que a CMA estude esse projeto.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Senador Cristovam, eu vou só dar um exemplo de um caso que eu considero estratégico, é importante, e diz respeito ao nosso Estado de Roraima.

Há cinco anos eu consegui do Ministério das Minas e Energia que colocasse no plano plurianual de investimentos, do Ministério de Minas e Energia do Brasil, a linha de transmissão. O Brasil estava levando energia de Tucuruí, no Pará, a Manaus. Aprovou esse projeto, levou torres em toda a Amazônia, na floresta amazônica levando energia para Manaus.

Roraima é abastecida de energia da Venezuela e a situação da Venezuela V. Ex^a conhece bem, todos conhecem, é uma situação de completa desagregação.

O que tem ocorrido, e a gente já via isso lá, e tem ocorrido agora? Nós estamos tendo blecautes sucessivos, porque a Venezuela não consegue fornecer mais energia para Roraima. Há cinco anos, eu consegui colocar no plano a interligação da energia de Tucuruí, que chegaria de Manaus a Boa Vista, numa linha de 500kVA. Foi feito um leilão pela Aneel, uma licitação. Essa linha foi ganha pela Eletronorte e por uma empresa privada, consorciadas, e deveria ter sido inaugurada agora, em janeiro. Há três anos a Funai não faz uma manifestação sobre essa linha. A linha de transmissão vai passar não na reserva Waimiri Atroari, mas na estrada da BR-174, na área de servidão da estrada, que não é área indígena, mas que é adjacente à área indígena. Não vai haver desmatamento, porque já é área desmatada. E há três anos a Funai não se manifesta sobre a importância ou não dessa linha de transmissão.

Então, V. Ex^a vê que num caso desse, que penaliza um Estado da Federação – Roraima é o único Estado brasileiro, hoje, que não é interligado ao Sistema Nacional –, nós estamos dependendo da boa vontade de ficar falando com o Ministro, com o Presidente da República, com todo mundo. E as coisas não acontecem, porque alguém, lá, acha que Roraima não tem de ter energia confiável, porque vai desenvolver Roraima e Roraima deve ser preservada, e não deve ter.

Então, essas questões têm de ser debatidas, não tem de ter prazo. Entendeu?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – E passando na linha de servidão.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Na área de servidão da estrada, que é do DNIT, não é da Funai.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois bem. O Município...

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Mas a solução...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Um minutinho, Senador.

No Município mais importante do extremo sul da Bahia – um dos mais importantes, o maior de todos –, Teixeira de Freitas, não se pode instalar nenhuma indústria, nenhum shopping, absolutamente nada, nenhum serviço, nem o hospital, porque há cinco anos se depende da Funai liberar a passagem de uma linha de transmissão de energia. E não é área de reserva, não, absolutamente. Passa próximo, também, como é o caso dele.

Então, são essas coisas... O que acontece nisso, Senador Cristovam, Senador Romero Jucá, é que essas decisões deveriam ser tomadas pelos Estados. Se houvesse um Pacto Federativo, se o Estado tivesse uma autonomia...

Brasília dá uma receita única para Estados diferentes. A mesma que dá para o Distrito Federal, que é aqui dentro, dá para Roraima, que não tem nada a ver com o Distrito Federal; dá para a Paraíba, dá para o Amazonas, que não têm nada a ver com o Distrito Federal. Então, o julgamento, aqui, é como se todo o Brasil fosse Brasília, e não é! Todo o Brasil não é Brasília. Então, essa é a questão.

Quem deveria julgar isso seriam as assembleias legislativas, as autorizações. E essa legislação deveria ser nos Estados, como é nos Estados Unidos: cada Estado tem autonomia para decidir conforme a sua necessidade.

Roraima fica sem energia; a energia vem da Venezuela, mas Brasília toma a decisão de que não pode botar energia lá, e fica por isso mesmo. Então, qual é o desenvolvimento econômico que vai haver lá? Qual a indústria que vai para lá? O que vai se implantar em Roraima, com a energia vindo da Venezuela? O que vai acontecer em Teixeira de Freitas, um Município que não pode se desenvolver porque uma linha de transmissão está há cinco anos esperando uma licença ambiental?

Agora mesmo, para fazer, Senador Cristovam, um investimento na área do Porto de Salvador, demorou-se três anos, e tivemos de passar por 25 órgãos de licenciamento. Vinte e cinco órgãos de licenciamento! Vinte e cinco órgãos de licenciamento para fazer uma contenção numa área do Porto de Salvador, para dobrar o Porto de Salvador de 370m para 720m. São 25 órgãos de controle. Então, essa situação tem de ser definida.

O projeto do Senador Romero Jucá estabelece critérios de prazo que podem ser definidos. V. Ex^a levantou essa questão de, no prazo dado, não havendo uma decisão, poder-se começar a obra, para, exatamente, mostrar que os órgãos de controle precisam ter prazos para a execução e definição daquilo que é importante para o desenvolvimento econômico do Brasil.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pela ordem.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Primeiro, o tema que o senhor trouxe é muito importante, e este Senado deveria debater. Nós somos uma união de Estados, ou nós somos uma República dividida em Estados? Eu defendo que somos uma República dividida em Estados.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois é.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Até mesmo Pernambuco, que é um Estado tão fundamental. Primeiro, acho que quem nasce lá é brasileiro e tem de seguir regras brasileiras. Essas regras devem levar em conta os interesses estaduais. Para isso, existe o Senado. Então, não se pode deixar de levar em conta as especificidades. Essa é uma discussão.

Agora, nós estamos diante de uma situação calamitosa em todos esses órgãos sucateados. A Funai está sucateada. Os órgãos de proteção do meio ambiente estão sucateados. E qual é a nossa solução? Já que eles estão sucateados, vamos relaxar; ou, em vez disso, já que eles estão sucateados, vamos trabalhar para fortalecê-los.

(Tumulto no recinto.)

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – O que está havendo aí?

Se for pelo projeto – já se passaram dez minutos –, aprova-se tudo. Não é preciso nem...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Não, Senador Cristovam.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Estou brincando.

Mas voltando...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Vou indeferir a solicitação de V. Ex^a de encaminhar à CMA.

O projeto está na pauta, e já foi concedida vista.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Está ótimo.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Não há como encaminhar para outra Comissão, a CMA. Então, o projeto realmente vai ser votado aqui.

Como o Senador Romero Jucá já entrou com um requerimento para que o projeto seja discutido no plenário, ele será enviado ao plenário, se aprovado, para ser discutido.

A SR^a SIMONE TEBET (PMDB - MS) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pela ordem, Senadora.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Eu quero concluir, Presidente.

A SR^a SIMONE TEBET (PMDB - MS) – Rapidamente, quero colaborar com o debate e tranquilizar o Senador Cristovam Buarque. Acho que esta Comissão é uma comissão especial.

Tenho restrições – V. Ex^a sabe disso – em alguns casos que acho que não deveriam vir para cá, mas não é o caso desse projeto, em particular.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Alguns não vieram.

A SR^a SIMONE TEBET (PMDB - MS) – Exatamente. Alguns não vieram. Agradeço a V. Ex^a, que tem tido um espírito democrático inquestionável, e nós ficamos...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Até os que encaminharam eu devolvi.

A SR^a SIMONE TEBET (PMDB - MS) – E ficamos muito tranquilos em tê-lo como Presidente desta Comissão.

Não deixa de ter pertinência uma colocação feita pelo Senador Cristovam, e eu me comprometo, junto com a assessoria dele, a tentar construir uma saída em plenário. Já falei inclusive com a assessoria do Senador Romero Jucá.

No que se refere ao não cumprimento dos prazos, em vez de ser autorizada a própria licença, nós precisamos encontrar uma saída em relação a isso...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Olha, vamos...

A SR^a SIMONE TEBET (PMDB - MS) – ... em relação a um novo cumprimento de determinação de prazo. Mas não pode ser dada a licença por conta de omissão.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Presidente, eu não concluí. Só uma frase.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Encerrada...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Presidente.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Presidente, por favor.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Encerrada a discussão.

A SR^a LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Eu quero falar.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Uma vez que o projeto é terminativo...

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Fui perturbado.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Eu quero falar.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – ... estamos, portanto, em processo de votação nominal.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Eu estava falando quando houve uma perturbação da Mesa, olhando não sei para quê, para os nossos nomes.

Eu não consegui concluir. Eu quero dizer uma frase só.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – V. Exª concluiu.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Não.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Quem estava discutindo era a Senadora Simone Tebet.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Concluí não. Houve uma confusão aí, e eu parei para ver o que era. Estava com medo que fosse algum terror.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Eu entendi que V. Exª havia encerrado.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Não.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Porque o tema já foi discutido aqui várias vezes.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Eu quero dizer uma frase. Permite-me, Presidente? Só uma frase. Depois, darei o meu voto em separado.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – O que eu percebo disso aqui é que, no caso do meio ambiente, ocorre uma situação semelhante à da saúde. Como a saúde no Brasil está ruim, a partir de agora, depois de dez dias, se não foi curado, dá-se alta de qualquer jeito. Isso não é um jeito certo de tratar a saúde das pessoas. E não é uma maneira certa de tratar a saúde da natureza brasileira. Só isso.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Presidente, eu estou inscrita...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Em votação... Pois não. Com a palavra, a Senadora Lúcia Vânia.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Vou falar, sim.

Eu quero...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Presidente, vamos votar.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Mas a Senadora estava inscrita.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Não, não, não.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Eu também estava inscrito e estou abrindo mão.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Eu ouvi, com paciência, todo mundo falar. Não faz sentido. A Simone e o Cristovam falaram pelo tempo que quiseram.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não. Eu estou concedendo a palavra a V. Exª, Senadora Lúcia Vânia. Tranquilamente, a senhora tem todo o direito de falar, assegurado pelo Regimento.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Muito obrigada.

O projeto é meritório – não tenho dúvida –, mas eu preciso de alguns esclarecimentos. O primeiro deles é se houve uma consulta ao Ministério do Meio Ambiente em relação a prazo. Acho que existem distorções enormes em nome desse prazo prolongado, que precisa ser revisto.

Acho que existe uma divisão interna no Ministério, com visões divergentes a respeito da sustentabilidade, o que atrasa o processo.

Existem dificuldades para ganhar facilidade – nós sabemos disso também. Agora, precisamos saber da capacidade do Executivo em relação a esses prazos. Acho que é necessário haver apenas o ajuste do prazo. O Executivo tem que se comprometer com isso.

Eu sei que não vai ter iniciativa do Executivo para fazer um projeto dessa natureza. Não vão fazer, porque se tivessem de fazer já tinham feito. Agora, é preciso que haja um ajuste. Se esse ajuste de prazo for compactuado, não há porquê. O projeto é extremamente meritório.

Concordo com os argumentos, concordo com tudo. Agora, acho que é preciso a gente ter um *feedback* do Ministério.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Senadora Lúcia Vânia, a pergunta de V. Ex^a é muito importante e até atende também o Senador Cristovam. O Governo tem uma portaria interministerial que define prazos, e o prazo são 30 dias para a Funai se manifestar. Só que a portaria interministerial não é cumprida, porque não é lei, porque não tem como os Estados cobrarem. Então, na verdade, existe uma regra de faz de conta que efetivamente não é levada em conta.

Eu mostrei isso ao Ministro da Justiça. Nós estivemos reunidos aqui na semana passada todos os Poderes de Roraima. Todos os Poderes: Poder Judiciário, Ministério Público do Estado, Assembleia Legislativa, Bancada Federal, mostrando essas questões. Então, conversei com vários setores do Governo.

O Governo tinha até falado em encaminhar um projeto sobre isso, mas na verdade o Governo terminou não fechando uma posição. Não há uma unidade dentro do Governo, porque não consegue se entender. Portanto, esse projeto não avança.

O que eu acho? Que vamos... O Senador Randolfe chegou agora e volto a dizer, para que não haja dúvida, que o projeto é terminativo aqui. Vou fazer um recurso, depois de aprovado, para que vá ao Plenário. Vou pedir urgência. Acho que esse projeto pode ser melhorado também no plenário. E, mais do que isso, vai para a Câmara dos Deputados, a qual vai melhorar o projeto também. Agora, não podemos nos furtar a dar uma posição para o País que está paralisado, travado.

Só para responder à Senadora Lúcia Vânia, existe uma portaria interministerial com prazos, mas ela é completamente desmoralizada e não é cumprida.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Encerrada a discussão.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP. *Fora do microfone.*) – Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – A discussão já está encerrada. Eu apenas estava...

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP. *Fora do microfone.*) – Sr. Presidente, é pertinente à discussão.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Mas a discussão já havia sido encerrada, Senador Randolfe.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Eu estava inscrito e abri mão para que pudéssemos votar. Se reabrimos a discussão, eu vou me reinscrever.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Exatamente. Já estava encerrada a discussão...

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Presidente, a discussão não estava encerrada... Permita-me, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – V. Ex^a pode encaminhar, depois, mas já estava encerrada a discussão. Eu...

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Não! Veja, Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Eu digo aos Senadores que podem votar.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Vamos votar.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Não, Presidente. A discussão não pode...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Já tinha encerrado a discussão. V. Ex^a chegou depois do encerramento.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Não enquanto alguém estava falando, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Não. Ele estava fazendo considerações.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Se tinha um Senador falando, a discussão não estava encerrada.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – O último Senador que falou foi a Senadora Lúcia Vânia. V. Ex^a pode encaminhar.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – O Senador da matéria estava falando, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Os Senadores podem votar.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Para encaminhar, Presidente. É possível o encaminhamento?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Encaminhamento é possível. V. Exª pode votar e encaminhar.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Assegure-me pelo menos 5% do Regimento, Presidente. Cinco por cento!

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – V. Exª pode encaminhar. Claro! Eu abri a votação. V. Exª pode votar e pode encaminhar. Não tem nenhum problema.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Sr. Presidente, em relação a essa matéria, só deixar claro que o Brasil não está parado. O estouro da barragem de Mariana mostra que o País não está parado.

Ainda há pouco o incidente no Amapá, com a mortandade de peixes no Rio Araguari, na Hidrelétrica de Ferreira Gomes, mostra que o País não está parado!

O problema, Sr. Presidente, é anacrônico: a votação dessa matéria. Flexibilizar o licenciamento ambiental quando ocorre ao mesmo tempo o maior desastre ambiental da história do País; quando ocorrem desastres ambientais em série, no País. Aí, nesse momento, a gente flexibiliza a legislação ambiental, cria uma espécie de *fast-track* ambiental, de procedimento rápido, para autorização de quaisquer empreendimentos.

Sr. Presidente, não é razoável o que nós estamos fazendo aqui nesta Casa. Não é razoável a votação dessa matéria, no dia de hoje, nesta Comissão. Não importa se ainda vai ser terminativo ou não.

É óbvio que faremos requerimento para ir pelo menos a Plenário e a outra Comissão, mas, convenhamos, não é razoável, no dia, na semana, nas semanas em que pessoas morreram em Mariana, no período em que barragens estouraram, em que ocorre todo tipo de tragédia, tornarmos a legislação ambiental sumária, tornar o licenciamento ambiental sumário. É inadequado, é anacrônico, é na contramão dos tempos, Sr. Presidente.

Além disso, não é só votar contra, é registrar o meu veemente repúdio pelo procedimento anacrônico que lamentavelmente o Senado está dando.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senador Flexa Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Eu quero só registrar que esse é um projeto polêmico, não resta dúvida. A Senadora Simone, com o Senador Blairo... Na exposição que fez há pouco, ela foi cirúrgica nas dúvidas que eu tinha em relação ao projeto. Eu iria me posicionar de forma contrária ao projeto se ele também incorporasse as barragens, que foram retiradas – o Senador Randolfe talvez não tenha escutado a fala da Senadora Simone –, e também com relação à licença de operação ser dada em conjunto com a de instalação e implantação.

A dúvida que me resta apenas, eu conversei com a Senadora Simone, é... Vamos discutir no plenário. Votei favoravelmente para que nós possamos dar andamento ao projeto, para que o projeto vá ao plenário do Senado, e lá nós faremos, então, a discussão terminativa, porque eu conversava com a Senadora Simone que a licença de operação será revista, com relação às condicionantes, pelo Ibama.

Eu acredito que, Senador Otto Alencar, haja necessidade de que o Estado onde o projeto esteja sendo implantado também seja ouvido em relação às condicionantes que produzem, que vieram mitigar os impactos do empreendimento, não só o Ibama, porque o Ibama pode sofrer outras pressões e liberar a operação sem que efetivamente tenham sido mitigados os impactos decorrentes da implantação do projeto.

Eu votei favoravelmente. Vamos dar continuidade à discussão no plenário do Senado Federal.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Eu quero cumprimentar o autor, Senador Romero, e os demais colegas e dizer que eu não vejo, da forma como foi colocado aqui, que nós estamos apressando, que estamos tirando o direito dos órgãos ambientais e das pessoas que trabalham nisso de se manifestar.

A única coisa que o Senador Romero Jucá trouxe ao projeto – e eu concordei absolutamente com ele – é que nós devemos ter prazos para que essas coisas possam ser colocadas. É evidente que a posição do órgão ambiental sempre será respeitada. Não quer dizer que, se ele tem 60 dias para tomar a decisão A, B ou C, a decisão tem que ser favorável. Não é isso. A decisão do órgão ambiental pode ser contrária e engavetar, ou melhor, arquivar esse projeto.

A única coisa que nós estamos fazendo é regulamentar e dar prazos para que nós não fiquemos em situações, como aqui foram relatadas, de dois, três, quatro, cinco anos para ter um licenciamento ambiental ou ter negado o licenciamento ambiental. Essa é a questão. Não é dizer assim: “Olha, em 180 dias, você terá que me dar esse licenciamento aprovado”. Não. Pode ser que, ao final de 180 dias, não esteja aprovado e esteja arquivado o processo e não se discuta mais isso.

Também, Presidente, eu quero aproveitar para falar que as emendas aqui apresentadas pela Senadora Simone e também pelo próprio autor, em que ele faz uma exclusão no art. 1º, inciso V, eu acatarei todas essas sugestões aqui colocadas.

Quero cumprimentar a Senadora Simone, pelo trabalho que fez, pela dedicação. Desde que nós lemos o nosso relatório, ela ficou intranquila com algumas situações e trouxe aqui contribuições muito importantes para esse projeto. Quero agradecer-lá e também o Senador Romero Jucá, que é autor.

Em função disso, desde o dia que nós preparamos o nosso relatório até hoje, muitas coisas, de fato, ocorreram no Brasil e não seria justo, nessa exploração de recursos naturais, já que nós discutimos a questão dos licenciamentos de barragem, que a gente possa fazer isso.

Então, da minha parte, não há problema nenhum de acatar essas emendas. Quero cumprimentar o autor e também as emendas da Senadora Simone Tebet.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Sr. Presidente, apenas para registrar algo sobre o que foi dito aqui pelo Senador Randolfe, por quem tenho um extremo respeito. Acho que as pessoas estão confundindo algumas questões. Primeiro, nós não estamos discutindo aqui barragem, não estamos discutindo aqui Vale do Rio Doce, não estamos discutindo aqui Mariana. A barragem de Mariana não se enquadraria nessa questão. Pelo amor de Deus! Não vamos querer manipular informações no sentido de tentar criar um outro tipo de situação, inclusive corporativista, de determinados setores que fazem desse licenciamento ou da trava do licenciamento uma bandeira de lutas.

O que nós estamos fazendo aqui é dar condição para o País ter a decisão estratégica quanto ao que é definitivo e o que é importante para os órgãos públicos se manifestarem prioritariamente.

Quero dizer o seguinte: não conheço a situação do Amapá, agora, em Roraima, estão morrendo pessoas porque está faltando luz nos hospitais e as cirurgias não podem ser feitas. Isso é grave. Isso é grave! Nós tivemos, nos últimos dois meses, 15 blecautes de grandes proporções no Estado de Roraima, e a Funai não se digna a dar uma posição porque está escrito lá na Funai: Roraima não pode ter energia confiável porque, se tiver energia confiável, o Estado vai se desenvolver, e isso não é interessante para a Amazônia. É uma posição ideológica da Funai. Agora, essa posição ideológica tem que ser de um técnico da Funai ou tem que ser do Senado da República, tem que ser da Presidência da República e do Executivo? É isso que nós vamos discutir. As pessoas vão ter que sair de trás da moita, já que a gente está falando em meio ambiente, e falar claramente e efetivamente o que defendem. Nós não estamos aqui tirando direito de ninguém se manifestar. Agora, um órgão público não pode passar três anos sem se manifestar, respaldado e indo contra uma portaria do Governo Federal que dá 30 dias para os órgãos públicos se manifestarem. É isso que a gente está querendo transformar em lei.

Obrigado.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Art. 14, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Encerrada a votação.

(Procede-se à apuração.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Sete votos favoráveis. Dois votos contrários.

Em votação, agora, as emendas com parecer favorável do Relator Blairo Maggi. Consulto se podemos repetir a votação do corpo do projeto.

As Sras e os Srs. Senadores que concordam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado em caráter terminativo...

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – ... com o requerimento do Senador Romero Jucá para que a matéria seja encaminhada para o Plenário do Senado.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Eu estou fazendo o requerimento de ofício, como autor, e peço aprovação para que a matéria vá, em urgência, para o Plenário. Portanto, que não se diga que não se está querendo debater. Então, a matéria vai a Plenário, todos poderão participar do debate e melhorar o projeto.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – A matéria vai a Plenário, será debatida pelo Plenário.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Vamos estender, Senador, vamos fazer para a Comissão de Meio Ambiente também.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Aprovado em caráter terminativo o Projeto de Lei do Senado nº 654, de 2015. A matéria será encaminhada à Secretaria-Geral da Mesa...

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Presidente, eu tinha pedido a palavra pelo art. 14.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – ... para cumprimento do disposto no §2º do art. 91 do Regimento Interno do Senado Federal.

Como pede o Senador Romero Jucá, a matéria será encaminhada, em regime de urgência, para o Plenário do Senado.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Presidente, eu tinha pedido a palavra pelo art. 14.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Obrigado, Presidente.

Só na réplica ao Senador, Sr. Presidente, quero destacar o seguinte: a questão não é só Mariana, a questão não são só os acidentes, realmente, no Amapá. A questão é nós aprovarmos, neste momento, um projeto que – está lá na ementa do projeto, abro aspas, “flexibiliza” – cria o rito sumário para o licenciamento ambiental, em um momento em que o País precisa avançar na legislação ambiental para punir responsáveis por tragédias como esta! Eu só estou dizendo...

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Mas eu quero avançar. Eu quero punir. Não estamos tirando punição.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Mas qual é a punição que está prevista nesse projeto?

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – A punição está no código ambiental, não tem nada a ver com esse projeto.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Mas a punição aos recentes crimes é um ou dois dias do que é...

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Senador Randolfe...

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – ... um ou dois dias do que as empresas obtêm de lucro. Isso que é.

Estamos num momento em que ocorre o maior crime ambiental da história criando um instrumento de rito sumário de licenciamento ambiental.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Uma coisa não tem nada a ver com a outra.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Alguma coisa está completamente errada. Isso vai na contramão. É o momento, a circunstância que me parece que deve estar inadequada.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Senador Randolfe, conceda-me um aparte.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Senadora Lúcia, por favor, com o maior prazer.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – O não estabelecimento de prazo que nós temos hoje evitou o acidente da barragem?

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Não, mas não se resolve flexibilizando a legislação que existe, tornando-a mais frouxa, tornando os licenciamentos... Veja exatamente essa consideração, minha caríssima Senadora. Se com o licenciamento que temos hoje não se evitou, nós flexibilizamos o licenciamento?

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Senador Randolfe, desculpe-me, conceda-me um aparte. O licenciamento foi feito na Barragem de Mariana. O que aconteceu foi que o DNPM não tem um tostão para fiscalização dessas questões, não funciona. A questão é outra...

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Senador Romero, aí o Senado apresenta...

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – ... A questão de Mariana não tem nada a ver com essa regra que está sendo proposta aqui. Desculpe-me.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Aí o Senado apresenta como solução para esse problema criar o rito sumário, ou seja, flexibilizar mais. Em vez de legislarmos em prol das vítimas, estamos criando mais mecanismos para os empreendedores.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Não estamos discutindo vítimas. A vítima aqui é o Brasil porque as concessões não andam.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – No acidente de Mariana as vítimas foram 15 mortos até agora.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – A vítima é Roraima, porque está há três anos sem energia confiável.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Há 15 defuntos lá até agora.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Posso, Senador...

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Se V. Exª acha que a punição é fraca, faça um projeto de lei, propo-nha crucificação...

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – O texto está aqui, foi apre-sentado desde ontem.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Nó vamos discutir e aprovar qualquer tipo de rigor.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Eu agradeceria se V. Exª colocasse como prioridade para votar.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Senador...

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Eu assino a prioridade. Faça o projeto para poder...

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Já está pronto.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Então vamos assinar.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Senador...

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR. *Fora do microfone.*) – Uma coisa não tem nada a ver com a outra.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Eu reconheço que há gente atrás da moita atrapalhando, mas o senhor está derrubando a moita em vez de tirar as pessoas.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Estou mandando sair detrás da moita. Ninguém vai se esconder.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Está derrubando.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Vai aparecer quem atrapalha.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Ninguém vai se esconder em cima do descumprimento de uma portaria. Hoje há prazo, o Governo hoje tem prazo, uma portaria interministerial, só que ninguém cumpre. Não é uma lei, então as questões ficam por isso mesmo. O que queremos fazer? O que é prioridade estratégica para o Brasil, os órgãos que interagem no licenciamento vão te que falar. Se for dito que não pode. Não pode.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Mas já foi votado, já perdemos.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Vamos continuar a discussão no plenário.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Falta agora colocar dois dias na UTI. Se depois de dois dias não morreu nem ficou bom, põe na rua.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – O projeto foi aprovado.

Vamos passar ao item 3...

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Sete meses, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Não terminativo.

ITEM 3

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 316, de 2015

- Não terminativo -

Altera a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, para vedar a aplicação de sanções ao Município que ultrapasse o limite para a despesa total com pessoal e para desobrigar o titular do Município de pagar despesas empenhadas no mandato do prefeito anterior, nos casos de perda de recursos que especifica.

Autoria: Senador Otto Alencar

Relatoria: Senador Blairo Maggi

Relatório: Pela aprovação

É um projeto, inclusive, de minha autoria. O Senador Blairo Maggi é o Relator.

É um projeto que modifica a Lei de Responsabilidade Fiscal no que tange à despesa com pessoal e tam-bém ao art. 42 da Lei de Responsabilidade Fiscal.

Senador Blairo Maggi para relatar o Projeto de Lei do Senado nº 316, de 2015, complementar, não ter-minativo.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Obrigado, Presidente.

Vamos direto à análise do projeto.

A competência da nossa Comissão, a CEDN, para analisar o PLS nº 316, de 2015 – complementar, encontra respaldo no Requerimento nº 935, de 2015, que criou esta Comissão com a finalidade de opinar sobre as proposições legislativas que tratem da promoção do desenvolvimento nacional.

A matéria objeto do PLS nº 316, de 2015 – complementar pertence às competências da União, conforme disposto no inciso I do art. 163 da Constituição Federal. Além do mais, o Congresso Nacional é constitucionalmente autorizado a dispor sobre todas as matérias de competência da União, nos termos do *caput* do art. 48. Tampouco existe vício de iniciativa parlamentar, pois o art. 61 da Constituição Federal não confere ao Presidente da República a iniciativa privativa de dispor sobre finanças públicas.

A matéria é meritória, pois a crise econômica atual atinge todos os entes da Federação, com maior rigor os pequenos Municípios, que são altamente dependentes das transferências de recursos do Fundo de Participação dos Municípios e das compensações financeiras decorrentes da exploração do setor de petróleo e gás natural, dos recursos hídricos utilizados na geração de energia elétrica e dos minerais. Somente os recursos recebidos pelos Municípios provenientes de *royalties* e participação especial do petróleo e gás natural passaram de R\$8 bilhões para R\$4,7 bilhões, na comparação de janeiro a outubro de 2014 com igual período de 2015, o que sinaliza queda de 40,7% no recebimento desses recursos.

Embora os recursos recebidos pelo FPM tenham, historicamente, apresentado crescimento nominal positivo, certamente os Municípios foram prejudicados pela redução da base de cálculo do FPM, decorrente das isenções concedidas com o Imposto sobre Produtos Industrializados e o Imposto sobre a Renda e proventos de qualquer natureza. Esses fatores adversos, como afirmou o autor da proposição, reduzem a RCL e, mesmo que o Município não expanda o seu quadro de pessoal, acarretam o descumprimento do limite de gastos com pessoal, o que impede o Município de receber transferências voluntárias destinadas, principalmente, à execução de obras de infraestrutura.

Com isso, fatores alheios à gestão municipal, como a volatilidade dos preços internacionais de petróleo e a execução orçamentária da União, punem as municipalidades duplamente ao reduzirem a Receita Corrente Líquida (RCL) e as impedirem de receber transferências voluntárias ou contratar operações de crédito, justificando, assim, a eliminação dessas punições em caso de perda de recursos financeiros, quando houver queda do recebimento das transferências do FPM decorrentes de incentivos federais e houver diminuição das receitas de *royalties* e participação especial.

Ademais, não é conveniente transferir o pagamento de despesas do prefeito anterior, que não contam com suficientes disponibilidades financeiras em caixa, para o novo prefeito, caso haja perda de recursos financeiros decorrentes da redução das transferências do FPM ocasionadas por isenções tributárias federais, da redução do recebimento de receitas de *royalties* e participação especial e da redução da arrecadação própria. Essas “pedaladas fiscais” do prefeito anterior impedem o novo chefe do Poder Executivo de executar os seus projetos de governo e pode frustrar as expectativas de seus eleitores.

Voto.

Diante do exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 316, de 2015 - Complementar.

Esse é o voto, Sr. Presidente, cumprimentando V. Ex^a, que é o autor do Projeto de Lei do Senado nº 316, de 2015.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Peço vista, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Vista concedida ao Senador Randolfe Rodrigues.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Eu peço vista também, Sr. Presidente. Pode ser vista coletiva.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Eu gostaria de explicar, Senador Randolfe, uma particularidade do meu Estado. Fui Conselheiro do Tribunal de Contas de um Município da Bahia. Em 10 anos, no meu Estado, Senador Randolfe, 43 Municípios perderam população. Municípios que tinham 14, 15 mil habitantes, com o êxodo rural, passaram para 6 mil habitantes, 8 mil habitantes. Quanto os Municípios têm menos de 10 mil habitantes, caem para 0.6 do Fundo de Participação. Municípios com 14, 15 mil habitantes, seria de 1.0 do Fundo de Participação. Receberiam em média, hoje, R\$2,2 milhões por mês para todas as atividades. Quanto eles caem para 0.6, como os 43 Municípios que caíram para 0.6, eles passam a receber R\$800 mil por mês, e com todas as despesas que tinham antes, porque os funcionários são todos concursados, não se pode demitir um funcionário, de maneira nenhuma, até porque, caso isso seja feito, o Ministério Público vem em cima e pede a prisão do prefeito, que não pode fechar PSF, o PET, o Cras, o CAPS, o Projovem, o Pró-Idoso, o Conselho Tutelar, a Ubes, absolutamente nenhum desses projetos aprovados aqui, que foram para os Municípios, os recursos não foram atrás. Inclusive aprovamos aqui, se não me engano, um projeto da Senadora Lúcia Vânia que estabelece que qualquer projeto aprovado no Congresso tem que determinar de onde vai o recurso para o financiamento das atividades.

Eu tive, no meu Estado, de 2012 para cá, três colegas médicos que ganharam as eleições e renunciaram imediatamente. Com três meses, em Ipirá, a Dr^a Ana Verena. Em Capim Grosso, a Dr^a Lídia, que viu que ia ficar com a ficha suja, porque caiu a arrecadação. Quando passa de 54%, o Tribunal de Contas do Município rejeita as contas, e a pessoa passa a ser ficha suja, sem ser, na verdade.

Eu passei cinco anos, no Tribunal de Contas da Bahia, e renunciei ao cargo de Conselheiro! Sou o único caso, no Brasil, que renunciou, porque eu via uma situação inusitada na minha vida: a pessoa não tinha cometido nenhum ilícito, nem desvio de recurso, nem malversação de recurso, mas, porque não cumpriu os índices – porque não tinha os recursos para cumprir –, tinha as contas rejeitadas e passava a ser ficha suja. Muitas dessas pessoas honestas e corretas deixaram de se candidatar à prefeitura, para não passar por isso, por essa situação.

Hoje, se passa de 54%, as contas são rejeitadas. De quem é a culpa da perda de arrecadação pelo êxodo rural? É do prefeito? Absolutamente não. De quem é a culpa da perda de arrecadação porque o Governo Federal, em 2013 e 2014, baixou o IPI dos automóveis e da linha branca? É do prefeito? Absolutamente não. O Governo Federal recompensou a perda? Também não.

Agora mesmo, estamos tendo uma perda de arrecadação muito grande nos Municípios. Neste ano, estamos perdendo em torno de 25% a 30% do que estimávamos receber, e eles não vão ter condições de cumprir isso.

Então, o projeto estabelece que, em caso de perda de arrecadação comprovada, perda de população, perda de recursos, em função da decisão federal de baixar o IPI dos impostos da linha branca, se cai a arrecadação e não se pode cumprir o índice de pessoal e não se pode cumprir o art. 42, aquele gestor que comprovar isso fica isento da rejeição das contas.

É algo que eu vivi, durante cinco anos, e não quis continuar vivendo, porque era injusto rejeitar as contas de homens e mulheres de bem que eram prefeitos no meu Estado. Eu renunciei ao Tribunal de Contas por isso, porque ficaria mais dez anos lá, mas renunciei. É o único caso talvez, no Brasil – já levantei – de renúncia a um cargo, para não se cometer injustiça, por conta da lei aprovada aqui, que serve ao Brasil inteiro. A mesma lei que serve para São Paulo serve para Catolândia, no oeste da Bahia, que tem 2.905 habitantes e arrecada seiscentos e poucos mil reais, por mês, para cumprir todos os projetos que foram aprovados aqui, no Congresso Nacional, de forma injusta, para os prefeitos cumprirem lá, na ponta, no Sertão da Bahia, no Agreste pernambucano, no Nordeste, em qualquer lugar do Brasil!

Essa é a questão! Esse é o grande erro do Congresso Nacional: receita única para Municípios e Estados completamente diferentes: na economia, na cultura, na geografia, em todos os sentidos! Essa é uma coisa que eu vejo, com muita clareza, que não deveria ser aprovada aqui no Congresso Nacional. As assembleias deveriam legislar sobre esses temas, para que não se cometesse tanta injustiça, como aconteceu.

Eu citei três prefeitos que renunciaram: a Prefeita de Capim Grosso, Lídia; a Prefeita Ana Verena, de Pirá; o Prefeito de Potiraguá, do meu Estado. Mas foram mais de dez ou doze que renunciaram ao cargo de prefeito, para não continuarem prefeitos, por não terem recursos para cumprir os índices, cumprir os programas – todos – aprovados aqui no Congresso Nacional, sem mandar os recursos.

Uma UPA, por exemplo, quanto custa construir uma UPA? São R\$800 mil, R\$700 mil. E para fazê-la funcionar, durante um ano? São R\$5 milhões. Mais ou menos isso, para funcionar bem! Mas o dinheiro foi, para a UPA funcionar? Não foi, não. Tem que tirar do Fundo de Participação, do ICMS. Cai o ICMS, cai o Fundo de Participação; o prefeito não faz cumprir a lei; são rejeitadas as contas. Isso vai direto para o Ministério Público, que condena e denuncia o prefeito. O art. 42 da Lei de Responsabilidade é claro: não cumpriu, empenhou, não pagou no exercício, tem conta rejeitada e vai para o Ministério Público.

Quando se perde a arrecadação, a culpa é do prefeito? Não! Quando a Presidente Dilma baixou o IPI dos automóveis e da linha branca, o prefeito perdeu arrecadação, mas a culpa é dele? Não é não! O êxodo rural é culpa do prefeito? Também não é não!

Só no meu Estado, Senador Randolfe, 43 Municípios da Bahia, em dez anos, reduziram à metade a população, pelo êxodo rural. V. Ex^a deve conhecer bem isso, até porque o êxodo rural trouxe o Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que veio de Caités, em Pernambuco, perto de Garanhuns... Então, a república de Pernambuco manda aqui na Agenda Brasil. V. Ex^a...

O SR. DOUGLAS CINTRA (Bloco União e Força/PTB - PE) – O Presidente também...

Eu quero dizer ao Presidente que nós temos hoje uma bancada...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – O Cristovam também é pernambucano?

O SR. DOUGLAS CINTRA (Bloco União e Força/PTB - PE) – Pernambucano também.

Então, Presidente, eu quero...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – O êxodo rural trouxe todos para o Senado...

O SR. DOUGLAS CINTRA (Bloco União e Força/PTB - PE) – Eu quero registrar que Pernambuco trouxe o êxodo para Brasília, mas não só do Presidente. Sei de outras mentes capacitadas, como o nosso Senador Romero Jucá, nosso Senador Cristovam e nosso Senador Randolfe.

É uma bancada qualificada e grande.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – O Randolfe nunca me mostrou a certidão de nascimento dele e nem o Cristovam. Eu não poderia adivinhar.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Obrigado, Presidente. Como diz o Cristovam, não falamos, não saímos espalhando por modéstia e para não parecer arrogância, não é, Senador Cristovam?

Mas, Senador Otto...

Pois não, Senador Cristovam.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Eu estava com a palavra antes?

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Presidente, decida.

O Senador Cristovam fala primeiro e eu falo depois dele, por favor.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Nós não estamos querendo enfrentar o problema no fundo. Estou de acordo, Senador, que não podemos responsabilizar um prefeito por não pagar as contas quando não tem dinheiro.

É que, no Brasil, nós nos acostumamos a não levar em conta uma coisa chamada de limites da aritmética, até por uma razão simples, pois nos acostumamos com a inflação. Com a inflação se paga tudo. A gente paga 100, mas só vale 80. No outro mês, paga 100 e só vale 60.

Quando caímos a responsabilidade fiscal, tem que se respeitar a aritmética. E não pode punir quem não é culpado por causa da aritmética. Mas não estamos enfrentando no fundo.

Por exemplo, a Constituição não leva em conta a aritmética quando diz que não se pode demitir ninguém e nem reduzir salário. Ora, quando cai a arrecadação, quando cai o valor dos *royalties*, tem que haver poupança, redução de gastos. Em relação à redução de gastos, no caso de um país cujos governos não têm margem de investimento e tudo é gasto em grande parte com mão de obra, como vai ficar esse país? Vai ter que cair na inflação para respeitar a Constituição, o que é a ilusão, a enganação.

Qualquer dia vamos ter que debater com clareza como se organiza um país dentro dos limites da aritmética, porque a responsabilidade fiscal tentou, mas não levou a sério, não aprofundou como deveria e não eliminou certas regas que nós temos, que são incompatíveis com redução de gastos e, portanto, incompatíveis com queda de receita.

Entretanto, estou de acordo que não se puna prefeitos e governadores, cujos antecessores foram irresponsáveis. Mas temos que punir os irresponsáveis anteriores sem dúvida alguma. Temos que tomar medidas contra eles.

Além disso, é preciso ver que uma coisa é a crise que vem da falta de transferência de recursos da União, ou queda dos preços de *commodities*; a outra, é de irresponsabilidade pelo próprio prefeito, aumentando gastos levemente. E alguns fazem isso até dentro do seu mandato e depois não sabem como cumprir.

Temo que a lei, que tem ótima intenção, termine passando a mão na cabeça de irresponsáveis, protegendo-os.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senador Randolfe Rodrigues e Senadora Lúcia Vânia.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Sr. Presidente, a minha preocupação e que justifica o meu pedido de vista em relação a esta matéria é que nós tivemos na história brasileira, nos últimos 30 anos, três grandes conquistas: a primeira foi a redemocratização, a segunda foi a estabilidade da moeda e a terceira foi a inclusão social dos últimos 15, 20 anos. Essas são as três grandes conquistas da nossa sociedade nos últimos anos.

A segunda foi alicerçada em um tripé e uma das pernas desse tripé é a Lei de Responsabilidade Fiscal. Durante muito tempo, vários setores da esquerda - inclusive eu e aqui faço uma autocrítica - não reconheciam que a estabilidade da moeda era uma conquista civilizatória do povo brasileiro e que a Lei de Responsabilidade Fiscal trouxe limites necessários para serem cumpridos, Senador Cristovam, pelos gestores.

Eu me preocupo toda vez em que há dispositivos de alteração da Lei de Responsabilidade Fiscal. É por isso o pedido de vista, sem tirar nada do mérito aqui apresentado. Os problemas que vivem as pequenas prefeituras eu imagino. O meu Estado tem uma prefeitura grande, uma prefeitura média e outras 14 pequenas. Então, imagino quais são.

Ao mesmo lado, temos uma linha tênue para separar a responsabilidade do gestor, que tem que haver. O gestor não pode ser irresponsável fiscalmente – seja ele quem for, o Presidente da República ou o prefeito da menor cidade do País –, porque a irresponsabilidade fiscal, nesse caso, é também uma das causas da inflação e da desestabilização da moeda. Nós estamos vivendo uma linha tênue, em que qualquer sinal não bem dado, qualquer sinal mal dado pode ser decisivo para descarrilharmos dos trilhos.

Foi em decorrência disso, Senador Otto, para apreciar melhor, que solicitei vista, sem ainda proferir um juízo favorável ou contrário à matéria.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Concorde com V. Exª que a Lei de Responsabilidade Fiscal, que está completando agora, se não me engano, 15 anos que foi aprovada – foi aprovada no ano de 2000, ainda no governo Fernando Henrique Cardoso –, foi uma contribuição muito grande. Eu, como conselheiro, julguei – na Bahia, são 417 Municípios – um colegiado que tem pessoas distintas, uns que cumprem a lei e outros que não cumprem a lei. Só que este caso aqui, deste projeto, é exatamente para aqueles que cumprem a lei e são penalizados porque perderam arrecadação, o que é uma coisa injusta.

V. Exª sabe, como eu sei, que todo colegiado tem santo e tem demônio. O filho de Deus encaminhado ao mundo, Jesus Cristo, escolheu 12 para acompanhá-lo, e um deles o traiu por sete moedas. Então, todo ambiente tem quem cumpre a lei, quem descumpra a lei, tem gente honesta e gente desonesta, gente que trabalha e gente que não gosta de trabalhar, uns que gostam de trabalhar e outros que têm preguiça no corpo. Depende. O que não se pode é penalizar gente honesta porque a lei é inflexível, cujo descumprimento não é culpa do prefeito, pela perda de arrecadação.

A perda de arrecadação neste ano, Senador Randolfe, no Brasil inteiro, vai levar inclusive os governadores a terem dificuldade de pagar o décimo terceiro. V. Exª sabe o que está acontecendo agora no Rio Grande do Sul: o Estado está sem poder pagar a folha de pessoal.

Então, essa situação precisa ser revista aqui no Senado e no Congresso Nacional como um todo. E por isso apresentei o projeto; por ter vivido essa experiência durante cinco anos e não querer continuar vivendo, mais dez anos, com uma lei de uma inflexibilidade muito grande para esses casos isolados, pontuais, que citei.

Senadora Lúcia Vânia.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Senador Otto, eu consigo entender a preocupação de V. Exª porque também lido com os Municípios e vejo. Essa colocação que V. Exª fez procede, não só na Bahia, mas em todo o País.

Agora, eu acredito que nós estamos vivendo essa distorção muito em função da distorção do Governo Federal. Então, o reflexo está lá. E eu acho que, primeiro, deveríamos ver essa situação federal. Por exemplo: o incentivo fiscal não pode incidir sobre os repasses dos recursos. Eles fazem o incentivo fiscal com recursos do repasse. Então, o repasse obrigatório deveria estar isento do incentivo federal. E isso se reproduz nos Estados, porque os Estados também concedem incentivos de ICMS, e os Municípios são penalizados com isso.

Então, acho que nós teríamos que rever a Lei de Responsabilidade Fiscal, primeiro, para proibir o Governo Federal de fazer isenção fiscal em cima dos repasses constitucionais. Segundo, acho que também essa não limitação – e é um gargalo da Lei de Responsabilidade Fiscal – no planejamento... Veja: nós tivemos um período de grande arrecadação. Aí, o Governo Federal começou a fazer planejamento – acho que não havia planejamento –, mas começou a fazer obras sem preocupar com a manutenção dessa obra, não havia limite.

Vou citar só um exemplo de uma cidade nossa na região metropolitana. Recebeu 36 CMEIs, recebeu 12 UPAs e um hospital municipal de 120 leitos; a arrecadação desse Município é de R\$900 milhões anualmente. Como é que ele vai manter 36 CMEIs, 15 UPAs, tudo de uma vez, de repente? Quer dizer, o prefeito que será empossado no próximo ano não dará conta, porque a arrecadação é a mesma, a receita é a mesma, e ainda pode sofrer uma retração em função da situação que estamos vivendo. Isso numa cidade da região metropolitana.

Isso aconteceu com o Fies, com o Pronatec, não havia limite, meta e, não tendo meta... Porque não se constrói só no tempo de bonança, depois, há a manutenção, e há também os reveses, como esses que estamos vivendo: as exportações caem, as *commodities* já não têm o mesmo peso que tinha na balança comercial. Tudo isso faz com que tenhamos que colocar um freio nessa Lei de Responsabilidade Fiscal para que o Governo Federal adote um planejamento e metas.

Quando o Senador Serra coloca aqui um limite na dívida, está coberto de razão, isso não pode continuar do jeito que está, aliás, tivemos um revés ontem, lá na Comissão de Assuntos Econômicos. É necessário que o freio comece aqui em cima, porque não adianta concedermos benefícios para as prefeituras se o Governo Federal continuar fazendo isso, sem planejamento, sem nada.

É essa a colocação, há mérito, mas tem que primeiro olhar aqui a revisão da Lei de Responsabilidade Fiscal.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – V. Exª podia contribuir muito conosco, inclusive nesse projeto, já que será concedida vista coletiva, e apresentar essa proposta, essa emenda, que estabelece esse limite para que o Governo Federal possa fazer isso.

O que o Governo Federal, na minha opinião, aqui no Brasil, tem que ter é limite, metas e limite para gastar, tem que compatibilizar receita e despesa, porque, se não fizer isso, não teremos condição de ter um Brasil organizado. Concorro com V. Exª.

Senador Douglas Cintra.

O SR. DOUGLAS CINTRA (Bloco União e Força/PTB - PE) – Presidente, primeiro para pedir vista coletiva.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não, será concedida.

O SR. DOUGLAS CINTRA (Bloco União e Força/PTB - PE) – O senhor já está concedendo.

Segundo, dizer que entendo que os temas são complexos, mas temos que resolver por partes e concordo plenamente com o projeto de V. Exª, porque evita a punição de quem não tem nada a ver com o problema, portanto, temos que procurar punição com quem tem, mas lembrar também até a própria Senadora Lúcia Vânia que, quando o Governo Federal dá incentivo, de alguma forma, evitou o grande êxito que havia antigamente. Nosso Estado de Pernambuco, nossos Estados nordestinos, hoje têm muito menos êxodo em função não só dos incentivos federais, mas principalmente em função dos incentivos estaduais.

Preocupa-me muito, Senadora, essa questão da mudança do ICMS para os 4%, dessa unificação de alíquotas que, a princípio, aparenta ter certa unanimidade e questiono as consequências dela a médio e longo prazo com relação a essas empresas que se instalaram em nossos Estados nordestinos, em função dos incentivos fiscais, é uma grande preocupação que temos que acompanhar.

Concorro com a senhora com relação a CMEIs, hospitais, e disse isso a alguns prefeitos: “Vocês estão recebendo ou querendo receber essas estruturas, mas já fizeram conta de quanto vai custar para manter isso a médio e longo prazo?” Tudo isso faz parte do processo de responsabilidade fiscal, por isso defendendo intransigentemente a Lei de Responsabilidade Fiscal, assim como o nosso Senador Randolfe, mas acredito que temos que fazer as adequações para que ela possa, sim, ser efetiva, porque, se não, teremos o contrário, só quem vai querer ser prefeito é quem foi irresponsável, porque não podemos fazer uma inversão.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Estou tendo esse problema no meu Estado, os principais líderes do interior da Bahia não querem se candidatar nem à reeleição. São vários que já desistiram. São Prefeitos de alto nível, de alta formação técnica, que já me comunicaram que não vão querer ser candidatos à reeleição, em hipótese nenhuma.

O SR. DOUGLAS CINTRA (Bloco União e Força/PTB - PE) – Então, nós temos de ver esses e outros problemas que atingem hoje as Prefeituras. E geralmente quanto menor a cidade, mais o Prefeito é ordenador de despesa e mais é responsável por tudo. E só teríamos irresponsáveis querendo ser candidatos a Prefeito dessa cidade.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Exatamente. Concorro plenamente com V. Sª.

O SR. DOUGLAS CINTRA (Bloco União e Força/PTB - PE) – É fundamental nós termos essas mudanças.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Estou vivendo isso há algum tempo lá, no meu Estado. E o ano que vem será o mais duro, o mais difícil para encontrar alguém que queira se candidatar a Prefeito com a responsabilidade.

Eu digo sempre que qualquer indivíduo que tome conta de cofre vazio dá conta do recado. Agora, tomar conta de cofre com muito dinheiro, poucas pessoas têm essa decisão, ou seja, passar por muitos orçamentos altos e ter uma ficha limpa. Eu tenho lá vários amigos meus que estão deixando de ser candidatos em função disso. Não querem mais, não aceitam mais, em hipótese nenhuma. E este ano, o ano de 2015, quando serão julgadas as contas de 2016, no meu Estado, eu tenho a impressão de que mais de 80% dos Prefeitos vão ter as contas rejeitadas pelo não cumprimento do índice por queda de arrecadação.

Mas eu queria destacar aqui a presença do Deputado Federal Guilherme Mussi, que nos honra com a sua presença e está ouvindo a discussão.

A Senadora Lúcia Vânia pede, se não me engano, a palavra.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Eu concordo com o Senador em relação à questão dos incentivos. Eles trazem realmente benefícios, desde que haja uma regulamentação também, que existam metas anuais. Veja bem: uma empresa chega ao Município – vamos colocar uma empresa com grande número de funcionários, o etanol – e ela leva para lá trezentos homens, quatrocentos homens, que logo levam suas famílias. É mais escola, é mais posto de saúde, é mais estrada, é mais toda infraestrutura.

Então, se isso não tem um limite, o Estado não suporta. E esse limite é que precisa ser estabelecido. Não que eles não sejam importantes, porque geram emprego, geram renda, mas tudo é diante da capacidade de

receita do Estado, de abrir mão dessa receita. Porque se abre mão da receita, traz emprego, mas traz também demandas de infraestrutura. Então, isso precisa ter uma meta; isso precisa caber na receita do Estado.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Então, estão concedidas vistas coletivas...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – ...ao projeto.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – É só para fazer uma observação aqui.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Sim, pois não.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Eu queria concordar com o que V. Exª falou. Lá no Pará – e acho que no Brasil inteiro é o mesmo cenário –, as pessoas de bem não estão mais querendo vir à reeleição.

Ao que o Senador Douglas Cintra e a Senadora Lúcia Vânia colocaram em relação aos incentivos, nós temos um projeto – e acho que o Congresso deveria se posicionar em relação a isso – para os incentivos dados pela União nas crises – abre aspas – “anticíclicas”, que usam recursos dos Estados e dos Municípios do Imposto de Renda...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Exatamente.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – ...ou seja, você dar barretada com chapéu alheio.

Então, nós temos um projeto, que está tramitando aqui há oito anos e não anda, de que não somos contra o incentivo. O incentivo deve ser dado, mas ele tem de ser dado na parte que cabe à União e não na parte que cabe a Estados e Municípios. Essa tem de ser preservada. A União deu o benefício da parte dela, totalmente da parte dela.

Nós teríamos de aprovar isso, de uma vez por todas.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Seria o caso das contribuições, não é?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Porque fica tudo por conta da União, que hoje representa 48% da arrecadação federal.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Isso. E cada vez mais, Estados e Municípios...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Só mexe nos impostos, e aí pega Estados e Municípios.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – ...ficam como pedintes junto à União, de joelhos, e só são atendidos aqueles que são – vamos chamar – da Base do Governo.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Há uma solicitação de retirada de pauta do item 1. Ele está retirado de pauta. É um projeto do Senador José Serra. Está havendo um entendimento do Relator, Senador Blairo Maggi, para se chegar a um consenso e se aprovar uma letra de lei que possa ser o consenso de todos nós.

Senador Wilder Moraes.

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO) – Obrigado, Presidente.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – O 4 foi retirado de pauta, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Não, o item 1. O item 4 vai ser lido agora.

O SR. RANDOLFE RODRIGUES (Bloco Socialismo e Democracia/REDE - AP) – Perfeito.

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO) – Presidente, vamos ao relatório, então.

A proposição em epígrafe visa a disciplinar a manifestação...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Não, é o item 4... Qual é o de V. Exª?

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO) – Acho que meu item era o 6, que passou para o terceiro.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Mas é terminativo. E nós estamos sem quórum para votação de itens terminativos, como é o caso do item 6, de V. Exª. É um projeto de lei do Senador Clésio Andrade, não é?

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO) – Isso. É terminativo?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – É terminativo, e nós estamos sem quórum para votação.

O SR. WILDER MORAIS (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - GO) – O.k.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Precisamos de nove, mas temos sete aqui. Dois podem chegar daqui a pouco. Então, peço que V. Ex^a espere um pouco.

Peço, então, ao Senador Blairo Maggi que faça a leitura do item 4, que será apenas lido. Trata-se do Projeto de Lei do Senado nº 186, de autoria do Senador Ciro Nogueira, que busca a regulamentação dos jogos no Território nacional.

ITEM 4
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 186, de 2014
- Terminativo -

Dispõe sobre a exploração de jogos de azar em todo o território nacional.

Autoria: Senador Ciro Nogueira

Relatoria: Senador Blairo Maggi

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Muito obrigado, Presidente Otto Alencar.

Antes de iniciar a leitura do meu relatório, quero registrar a presença do Deputado Guilherme Mussi, que é do PP de São Paulo, e cumprimentá-lo.

Ele faz parte da Comissão Especial do Marco Regulatório dos Jogos no Brasil, em que a Câmara também está trabalhando neste momento.

Certamente, se esse projeto passar por aqui, ele acabará vindo a esta Comissão Especial.

Esse é um projeto de lei que foi apresentado pelo Senador Ciro Nogueira em 2014.

Vou direto à análise, porque ele é bastante longo e exaustivo.

Quanto à constitucionalidade da matéria, o art. 22 da Constituição Federal, incisos I e XX, estabelecem que compete privativamente à União legislar sobre direito penal e sobre sistemas de consórcios e sorteios.

No julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIN) 2.847-2 do Distrito Federal e de outras ADINs que tratavam sobre loterias estaduais, o Supremo Tribunal Federal decidiu: “A legislação sobre loterias é de competência da União, conforme artigo 22, incisos I e XX”.

Entendeu aquela Corte de Justiça que a palavra “sorteio”, contida no inciso XX do art. 22 da Constituição, abrange loterias e bingos.

O STF editou, a respeito, a Súmula Vinculante nº 2, a qual estabelece que é inconstitucional a lei ou o ato normativo estadual ou distrital que disponha sobre sistemas de consórcios ou sorteios, inclusive bingos e loterias.

Quanto à juridicidade, também não existe óbice à aprovação do PLC nº 186, de 2014, uma vez que: (i) o meio eleito para o alcance dos objetivos pretendidos é o adequado; (ii) há inovação no ordenamento jurídico; (iii) a proposição possui o atributo da generalidade; (iv) existe potencial de coercitividade; e (v) há compatibilidade com os princípios diretores do sistema de direito brasileiro.

Com relação à técnica legislativa, o PLS observa as regras da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 2008.

Quanto ao mérito, entendemos que é desejável a iniciativa de se regulamentar o jogo de azar no Brasil. De fato, não podemos deixar de perceber que a atividade do jogo no Brasil tem sido exercida, ainda que de modo ilegal. A ilegalidade acaba desencadeando outro efeito perverso à sociedade, já que os recursos obtidos com a exploração do jogo revertem para a corrupção de agentes públicos. Por outro lado, ao se regulamentar o tema, esperamos extirpar a corrupção que hoje existe e, ao mesmo tempo, concretizar um aumento expressivo das receitas públicas, aumentando a arrecadação governamental sem que isso importe em incremento da carga tributária dos demais contribuintes. Destina-se o dinheiro que hoje é utilizado para a corrupção em fonte de receita governamental, a ser aproveitada pelos cidadãos, sobretudo em tempo de crise.

É prevista, ainda, a criação de contribuição específica destinada à seguridade social, de modo que seus resultados revertam objetivamente em prol de toda a sociedade em assistência,

É prevista, ainda, a criação de contribuição específica destinada à seguridade social, de modo que seus resultados revertam objetivamente em prol de toda a sociedade em assistência, previdência ou saúde. Registramos que, além dos efeitos positivos, não descuidamos dos efeitos negativos que possam advir do jogo, de modo que inserimos a obrigatoriedade de o Poder Público realizar campanhas educativas de conscientização dos riscos relacionados ao jogo e estímulo à criação de grupos de apoio de combate ao vício do jogo, conforme será mais adiante tratado.

O tema é complexo e, por isso, entendemos que é possível introduzir aprimoramentos ao texto original da proposição. Nesse sentido, propomos:

- a) A conceituação de jogos de azar, incluindo jogos de azar por meio eletrônico, no projeto de lei;

b) A atribuição ao Poder Executivo Federal de competência exclusiva para regulamentar e conceder credenciamento para a exploração de jogos de azar, de forma a permitir uniformização das normas e critérios aplicáveis em todo o Território nacional;

c) Atribuição de competência aos Estados e ao Distrito Federal para fiscalizar os estabelecimentos credenciados para a exploração de jogos de azar no âmbito de seus respectivos territórios, mas estabelecendo que, no caso dos cassinos, a fiscalização permaneça sob responsabilidade do Poder Executivo Federal;

d) A retirada de certos requisitos para obtenção de credenciamento para exploração de jogos de azar que poderiam dificultar a entrada de novas empresas no mercado;

e) Maior controle dos estabelecimentos credenciados a explorar jogos de azar, obrigando-os a promover a identificação de todos os jogadores e a remeter ao Poder Executivo Federal, na forma do regulamento, informações sobre todos os jogadores que receberem premiações superiores a R\$ 10.000,00 (dez mil reais) em período de trinta dias;

f) Determinar que o credenciamento para exploração de jogo do bicho seja circunscrito ao limite territorial do Município, enquanto o credenciamento para exploração de casas de bingo deverá ser limitado a no máximo 1 (uma) casa de bingo por cada 250 (duzentos e cinquenta) mil habitantes;

g) Estabelecer que a única modalidade de jogo eletrônico permitida nas casas de bingo será a de vídeo-bingo, limitando a instalação de no máximo 500 (quinhentas) máquinas de vídeo bingo nas casas de bingo;

h) Quanto aos cassinos, estabelecer que devam funcionar em complexos integrados de lazer, construídos especificamente para esse fim. Os complexos integrados de lazer deverão conter, no mínimo, acomodações hoteleiras de alto padrão, locais para realização de reuniões e eventos culturais ou artísticos de grande porte, bares e restaurantes, centros de compras e outras opções de entretenimento e comodidade, a critério do empreendedor. Como forma de promover estímulos regionais e sociais, o Poder Executivo Federal, mediante indicação dos Estados e considerando a existência de patrimônio turístico a ser valorizado e o potencial para o desenvolvimento econômico e social da região, determinará as localidades onde poderão ser credenciados complexos integrados de lazer. O espaço físico ocupado pelo cassino deverá corresponder a no máximo 10% (dez por cento) da área total construída do complexo integrado de lazer;

i) Determinar que o credenciamento para exploração de cassinos se dará pelo período de trinta anos (ao invés dos vinte anos constantes da proposição original), contados a partir do início efetivo das atividades, podendo ser renovado por sucessivos períodos. Além disso, relacionamos critérios mínimos que deverão ser observados pela autoridade concedente para a escolha do credenciado a explorar o cassino em complexo integrado de lazer. Também estabelecemos que o Poder Executivo poderá credenciar até 35 (trinta e cinco) cassinos, observado o limite de no mínimo 1 (um) e no máximo 3 (três) estabelecimentos por Estado, assim como no máximo 3 (três) estabelecimentos por grupo econômico

j) Aumentar o valor das multas que podem ser cobradas em caso de infrações administrativas, fixando como valor mínimo R\$ 10.000,00 (dez mil reais) e valor máximo R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), determinando ainda que os valores arrecadados deverão ser revertidos para investimentos em segurança pública;

k) Autorizar o Poder Executivo a atualizar monetariamente os valores das multas estabelecidas no projeto;

l) Permitir que o Poder Executivo Federal determine, na forma do regulamento, que os estabelecimentos credenciados a explorar jogos de azar interliguem seus sistemas de controle de apostas aos da autoridade fiscal competente, de forma a permitir o monitoramento contínuo e em tempo real de suas atividades;

m) incluir a ressalva de que loterias, bingos eventuais e quaisquer outras modalidades de jogos de azar regulados em legislação específica não estão sujeitos à lei que se pretende aprovar;

n) Vedar às empresas credenciadas a explorar jogos de azar transferir os direitos ligados à respectiva autorização salvo após a entrada em funcionamento do empreendimento;

o) Vedar expressamente a permanência de menor de dezoito anos em recinto que explore jogos de azar, constituindo crime permitir a participação de menor de idade em jogo de azar;

p) Estabelecer a obrigatoriedade de as empresas que exploram jogos de azar afixarem mensagem, em destaque, sobre a possibilidade de vício em razão de não ser observada moderação na prática da atividade;

q) Determinar a realização, pela União, de campanhas educativas a fim de conscientizar a população acerca dos riscos relacionados aos jogos de azar, bem como a estimulação à formação de grupos de apoio como forma de combater os riscos do vício em jogos de azar;

r) Determinar o estabelecimento de limites e restrições à propaganda comercial de jogos de azar e de estabelecimentos que explorem jogos de azar, por meio de regulamento;

s) Incluir as pessoas jurídicas autorizadas a explorar jogos de azar na Lei de Lavagem de Dinheiro, de modo que sejam obrigadas a cadastrar os clientes e informar operações ao Conselho de Controle de Atividades Financeiras (Coaf);

t) alterar a cláusula de vigência, que passa a ser de noventa dias após a publicação da lei que resultar da proposição; e

u) Determinar a adoção de providências, pelo Banco Central do Brasil, respeitadas as diretrizes estabelecidas pelo Conselho Monetário Nacional, para coibir o uso de instrumentos de pagamento, como cartões de crédito, em jogos de azar por meio eletrônico administrados por empresa não credenciada.

Propomos também importantes ajustes na proposição, nos termos do Capítulo IV do Substitutivo que apresentamos. Restringimos a previsão de percentual específico para prêmios, a ser fixado pelo regulamento entre 50% (cinquenta por cento) e 70% (setenta por cento) da arrecadação, para os jogos do bicho, de bingo e de jogos eletrônicos, pois são modalidades em que é mais factível determinar previamente o montante da premiação.

Ainda no mesmo Capítulo, com relação à parte tributária previmos a instituição de Contribuição Social sobre a receita de concursos de prognósticos, que será devida por aqueles que explorarem os jogos previstos na lei. Previmos alíquota de 10% (dez por cento) sobre a receita bruta auferida com a exploração dos jogos em estabelecimentos físicos. No caso da exploração de jogos on-line, a alíquota que estabelecemos foi mais elevada, no patamar de 20% (vinte por cento). A alíquota majorada justifica-se pela inexistência de elevados custos para aquele que explora jogos on-line, o que autoriza presumir que haverá margem mais significativa de lucro e, portanto, capacidade contributiva mais elevada.

As modificações que fizemos quanto à destinação do produto da arrecadação originalmente prevista na proposição decorrem da necessidade de observar a Constituição Federal. Para a exigência de prestação pecuniária a ser suportada por aqueles que explorarem jogos de azar é necessário, a nosso ver, criar uma espécie tributária adequada.

Essa espécie é a prevista no inciso III do art. 195 da Constituição, que autoriza a União a instituir, por meio de lei ordinária, contribuição social para a Seguridade Social incidente sobre a receita de concursos de prognósticos.

Entendemos que os jogos de azar estão inseridos no conceito de concursos de prognósticos, pois têm, como elementos estruturais, em maior ou menor escala, a depender da modalidade de jogo: a probabilidade, a conjectura ou a sorte. O Regulamento da Previdência Social, no Decreto nº 3.048, de 6 de maio de 1999, no §1º de seu art. 212, considera concurso de prognósticos todo e qualquer concurso de sorteio de números ou quaisquer símbolos, loterias e apostas de qualquer natureza. Pode-se, assim, fundamentar a instituição de contribuição social sobre a receita auferida com a exploração de jogos de azar no inciso III do art. 195 da Constituição Federal e, com isso, financiar a Seguridade Social por meio de mais essa fonte de recursos.

A previsão de destinação do montante arrecadado para finalidades diversas da Seguridade Social poderá gerar questionamentos quanto à constitucionalidade do texto legal, razão pela qual recomendamos o modelo constante no substitutivo.

Voto.

Em vista do exposto, manifestamo-nos pela constitucionalidade e juridicidade da proposição e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei nº 186, de 2014, na forma da seguinte emenda.

Então, vamos à nossa emenda.

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a exploração de jogos de azar em todo o território nacional.

§1º Consideram-se jogos de azar o jogo em que o ganho e a perda dependam preponderantemente da sorte.

§2º Considera-se jogo de azar por meio eletrônico, ou jogo on-line, qualquer jogo de azar cujas apostas são feitas por meio de plataforma eletrônica, como a internet, mediante a utilização de computador, telefone ou qualquer outro dispositivo de comunicação para a transmissão e troca de informações.

Art. 2º Fica autorizada, nos termos desta Lei e de seu regulamento, a exploração de jogos de azar em todo o território nacional.

CAPÍTULO II

DOS JOGOS DE AZAR

Art. 3º São considerados jogos de azar, entre outros:

I – jogo do bicho;

II – jogo de bingo, presencial, on-line ou por meio de vídeo; e

III – jogos de cassinos em complexos integrados de lazer ou on-line.

Art. 4º Todas as modalidades de jogos de azar a serem exploradas deverão ser submetidas à aprovação do órgão do Poder Executivo Federal a ser definido no regulamento desta Lei.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, adotam-se as seguintes definições:

I – jogo do bicho: loteria de números para obtenção de um prêmio em dinheiro, mediante a colocação de bilhetes, listas, cupões, vales, papéis, manuscritos, sinais, símbolos, ou qualquer outro meio de distribuição de números e designação de jogadores ou apostadores;

II – jogos de bingo: sorteios aleatórios de números de 1 (um) a 90 (noventa), distribuídos em cartelas impressas ou virtuais, contendo cada uma quinze números que, mediante sucessivas extrações, atinjam um conjunto predeterminado para premiação, por 1 (um) ou mais participantes;

III – vídeo-bingo (bingo eletrônico individual – BEI): jogo de bingo eletrônico realizado em monitor de vídeo, exibindo bolas, figuras, cartelas ou qualquer outra forma de demonstração da combinação vencedora, cujas combinações são sorteadas eletronicamente, até um limite predeterminado, mediante programa dedicado, acionado individualmente pelo jogador, cuja memória flash, inviolável e vinculada ao programa eletrônico da máquina, registre todas as operações realizadas no curso de sua utilização na qual um único jogador concorre a uma sequência ganhadora, previamente estabelecida em tabela de premiação;

IV – jogos eletrônicos: formas de jogo de azar que utilizam plataforma eletrônica especializada e envolvem um jogador interagindo com uma máquina; e

V – jogos de cassino: jogos de cartas, tais como o blackjack ou baccarat, jogos eletrônicos e roleta, entre outros, sem desconsiderar novas modalidades de jogos de azar.

CAPÍTULO III

DA EXPLORAÇÃO DOS JOGOS DE AZAR

Art. 5º Os jogos de azar serão regulamentados pelo Poder Executivo Federal e explorados por meio de credenciamento junto ao órgão do Poder Executivo Federal referido no *caput* do art 4º, observadas as disposições desta Lei, de seus regulamentos e das normas expedidas pelo órgão do Poder Executivo Federal referido no *caput* do art. 4º.

§1º Os Estados e o Distrito Federal são os responsáveis por fiscalizar os estabelecimentos credenciados para a exploração dos jogos de azar no âmbito dos seus respectivos territórios.

§2º Compete ao Poder Executivo Federal o controle e a fiscalização dos cassinos.

Art. 6º O credenciamento para explorar jogos de azar somente será outorgado às pessoas jurídicas que comprovarem, inclusive com relação aos sócios controladores:

I – regularidade fiscal em relação aos tributos e contribuições de competência da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

II – idoneidade financeira; e

III – ausência de maus antecedentes criminais, mediante apresentação de certidão negativa da Justiça Federal e da Justiça estadual do local de domicílio ou residência, no caso de diretor, administrador, representante ou sócio controlador da pessoa jurídica.

§1º A pessoa jurídica interessada em explorar jogos de azar deverá ser constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País.

§2º A constituição de pessoa jurídica sob as leis brasileiras é condição indispensável para a concessão de credenciamento a pessoa jurídica que deseje explorar jogos de azar por meio eletrônico, tanto para sites hospedados no Brasil quanto para sites hospedados no exterior.

Art. 7º Os procedimentos e critérios de credenciamento para a exploração de jogos de azar serão estabelecidos nos termos do regulamento.

§1º O credenciamento para exploração de jogos do bicho e de bingo azar, que poderá ser oneroso, se dará por período predeterminado.

§2º O credenciamento para a exploração de cassinos em complexos integrados de lazer se dará pelo período de trinta anos, contados a partir do início efetivo das atividades.

Art. 8º O estabelecimento credenciado a exercer a atividade de exploração de jogos de azar deverá proceder à identificação de todos os jogadores, na forma do regulamento.

§1º A pessoa física residente no Brasil deverá ser identificada por meio da apresentação do número do Cadastro de Pessoa Física (CPF), acompanhado de documento comprobatório de identidade.

§2º A pessoa física residente no exterior deverá ser identificada por meio da apresentação de passaporte.

*§3º O estabelecimento referido no *caput* remeterá ao Poder Executivo Federal, na forma do regulamento, informações sobre os jogadores que receberem premiações superiores a R\$10.000,00 (dez mil reais), acumuladas em jogo individual ou por meio de vários jogos, no período de trinta dias.*

Art. 9º O estabelecimento credenciado a exercer a atividade de exploração de jogos de azar poderá manter serviços de bar e restaurante, além de apresentações artísticas e culturais, suplementares às suas atividades principais.

Seção I

Do jogo do bicho

Art. 10. Somente será concedido credenciamento para a exploração de jogo do bicho à pessoa jurídica que comprovar possuir reserva de recursos em garantia para pagamento das obrigações e deveres decorrentes desta Lei, exceto a premiação, mediante caução em dinheiro, seguro-garantia ou fiança bancária, conforme valores estabelecidos em regulamento.

Art. 11. O credenciamento para exploração de jogo do bicho deverá ser circunscrito ao limite territorial do Município.

Seção II

Do jogo de bingo

Art. 12. O jogo de bingo será explorado em caráter permanente pelas casas de bingo e, eventualmente, em estádios ou outros locais permitidos pelo regulamento.

§ 1º O bingo permanente é a modalidade de jogo de bingo realizado em salas próprias, com utilização de processo de extração isento de contato humano, que assegure integral lisura dos resultados, obrigatoriamente com o uso de sistema de circuito fechado de televisão e difusão de som, oferecendo prêmios em dinheiro.

§ 2º Casas de bingo são os locais próprios para o funcionamento do bingo coletivo, com capacidade mínima de 250 (duzentos e cinquenta) pessoas, com utilização de processo de extração isento de contato humano, que assegure integral lisura dos resultados, inclusive com o apoio de sistema de circuito fechado de televisão e difusão de som, oferecendo prêmios exclusivamente em dinheiro, sendo proibida a venda de cartelas fora da sala de bingo.

§ 3º Bingo eventual é a modalidade de jogo de bingo na qual se sorteiam ao acaso números, mediante sucessivas extrações, até que um ou mais concorrentes atinjam o objetivo previamente determinado, sem funcionar em salas próprias e sem periodicidade determinada, podendo oferecer prêmios exclusivamente em bens e serviços, livres e desonerados.

Art. 13. Além do bingo permanente, a única modalidade de jogo permitida nas casas de bingo será o vídeo-bingo.

Parágrafo único. É permitido o funcionamento de, no máximo, 500 máquinas de vídeo-bingo nas casas de bingo.

Art. 14. Será credenciada no máximo 1 (uma) casa de bingo a cada 250 (duzentos e cinquenta) mil habitantes do Município onde o estabelecimento deverá funcionar, na forma do regulamento.

Parágrafo único. Em Municípios com menos de 250 (duzentos e cinquenta) mil habitantes, será credenciada, no máximo 1 (uma) casa de bingo.

Seção III

Dos cassinos

Art. 15. É permitida, mediante credenciamento junto a órgão a ser designado pelo Poder Executivo Federal, a exploração de jogos de azar em cassinos.

§ 1º Entende-se por cassino o prédio ou espaço físico utilizado para exploração dos jogos de azar.

§ 2º Os cassinos deverão funcionar junto a complexos integrados de lazer construídos especificamente para esse fim.

§ 3º Os complexos integrados de lazer de que trata o § 2º deverão conter, no mínimo:

I – acomodações hoteleiras de alto padrão;

II – locais para a realização de reuniões e eventos sociais, culturais ou artísticos de grande porte;

III – restaurantes e bares; e

IV – centros de compras.

§ 4º O espaço físico ocupado pelos cassinos deverá corresponder a, no máximo, 10% da área total construída do complexo integrado de lazer.

Art. 16. Os cassinos poderão explorar os jogos de cartas, como o *blackjack*, *baracat*, jogos eletrônicos e roleta, entre outros, sem desconsiderar novas modalidades de jogos de azar devidamente autorizados na forma do art. 4º.

Art. 17. Na determinação das localidades onde poderão ser abertos cassinos, o órgão do Poder Executivo Federal a que se refere o art. 15 deverá considerar a existência de patrimônio turístico a ser valorizado e o potencial para o desenvolvimento econômico e social da região.

§ 1º As localidades de que trata o caput serão indicadas pelos Estados e submetidas à avaliação do Poder Executivo Federal, privilegiando a exploração de atividade que se compatibilize com o almejado incremento da indústria do turismo e com as políticas nacionais ou regionais de desenvolvimento.

§ 2º O Poder Executivo poderá credenciar até 35 (trinta e cinco) cassinos em complexos integrados de lazer, observando o limite mínimo de 1 (um) e de, no máximo, 3 (três) estabelecimentos por Estado, conforme critérios populacionais e econômicos, na forma do regulamento.

§ 3º O mesmo grupo econômico não poderá ser credenciado a explorar mais de três complexos integrados de lazer.

Art. 18. O credenciamento para a exploração dos jogos de azar em cassinos será concedido pelo prazo previsto no §2º do art. 7º, devendo serem observados pela autoridade concedente, como critérios de seleção, na forma do regulamento:

I – as opções de entretenimento e comodidade oferecidas pelo empreendedor, tais como spas, áreas para prática de esporte ou lazer, casas noturnas, museus, galerias de arte, campos de golfe, parques temáticos ou aquáticos, arenas, auditórios, entre outros;

II – o valor do investimento e prazo para implantação do complexo integrado de lazer;

III – a integração do empreendimento às condições de sustentabilidade ambiental da área escolhida para sua implantação;

IV – a contratação, preferencialmente, de mão de obra local;

V – o número de empregos a serem criados;

VI – a realização de investimentos, pelo credenciado, na manutenção do cassino, obedecidas as normas de segurança na construção, ampliação, reforma ou reequipamento de cassinos; e

VII – os programas de formação e treinamento com efetivo aproveitamento de profissionais em hotelaria, turismo e serviços afins.

Parágrafo único. O credenciamento para a exploração dos jogos de azar em cassinos poderá ser renovado sucessivamente por igual período, desde que observados os requisitos previstos nesta Lei.

Capítulo IV

Da Arrecadação.

Art. 19. Deverão ser destinados, nos termos do regulamento, entre 50% (cinquenta por cento) e 70% (setenta por cento), no mínimo, do total de recursos arrecadados com a realização do jogo do bicho, de bingo e de jogos eletrônicos para a premiação, incluído nesse percentual a parcela correspondente ao Imposto sobre a Renda e outros eventuais tributos incidentes sobre o valor do prêmio distribuído.

Art. 20. Fica instituída a Contribuição Social sobre a receita de concursos de prognósticos devida por aqueles que explorarem os jogos previstos nesta Lei.

§ 1º A alíquota da contribuição será de:

I – 10% (dez por cento) sobre a receita bruta auferida em decorrência da exploração de jogos em estabelecimentos físicos credenciados;

II – 20% (vinte por cento) sobre a receita bruta decorrente da exploração de jogos on-line.

§ 2º A contribuição a que se refere o caput deverá ser apurada mensalmente, ainda que a exploração de jogos não seja periódica, mediante recolhimento até o último dia útil do mês subsequente ao de ocorrência do fato gerador.

§ 3º O produto da arrecadação da contribuição a que se refere o caput será integralmente destinado à Seguridade Social.

Capítulo V

Das infrações administrativas.

Art. 21. As infrações administrativas, em decorrência da violação das normas concernentes à exploração dos jogos de azar, serão punidas na forma desta Lei e de seu regulamento, sem prejuízo da aplicação de outras penalidades previstas na legislação vigente.

Presidente, eu vou pular esta questão dos crimes e penas já que fazem parte de todo um ordenamento jurídico já existente e nós não estamos aqui criando nenhum tipo de outra situação.

Vou direto ao art. 27, que diz o seguinte:

Art. 27. A União disporá, nos termos do regulamento, sobre as obrigações tributárias acessórias relativas aos impostos e contribuições por ela administrados e incidentes sobre a atividade de que trata o art. 3º desta Lei, estabelecendo, inclusive, os requisitos de sistema eletrônico de processamento de dados de controle fiscal, equipamento terminal de vídeo-loteria e equipamento concentrador fiscal.

Art. 28. O Poder Executivo Federal poderá determinar, na forma do regulamento, que os estabelecimentos credenciados a explorar jogos de azar interliguem seus sistemas de controle de apostas aos da autoridade fiscal competente, de forma a permitir o monitoramento contínuo e em tempo real de suas atividades.

Art. 29. A União, os Estados e o Distrito Federal poderão, nos termos do art. 37, inciso XXII, da Constituição Federal, firmar convênio para estabelecer os requisitos de controles fiscais necessários para a fiscalização da atividade definida no art. 3º desta Lei.

Art. 30. O regulamento poderá estabelecer outras condições e requisitos necessários ao credenciamento e à exploração de jogos de azar.

Art. 31. As loterias, os bingos filantrópicos ou beneficentes, de caráter eventual, e quaisquer outras modalidades de jogos de azar regulados em legislação específica não estão sujeitos a esta Lei, devendo observar a referida legislação.

Art. 32. É vedado às empresas credenciadas a explorar jogos de azar transferir os direitos ligados à respectiva autorização salvo após a entrada em funcionamento do empreendimento ou do complexo.

Art. 33. É vedado aos dirigentes e aos funcionários das empresas credenciadas a explorar jogos de azar:

I – participar nos jogos de azar que explorem;

II – ter sua remuneração, ou qualquer parcela de sua remuneração, calculada sobre o movimento do total das apostas.

Art. 34. É vedada a permanência de menor de dezoito anos nos recintos que explorem jogos de azar.

Art. 35. É vedado às empresas credenciadas a explorar jogos de azar:

I – conceder empréstimos ou financiamentos, sob qualquer forma, seja em moeda nacional ou estrangeira, seja em valores convencionais que as representem;

II – ter acesso a benefícios fiscais; e

III – receber empréstimos ou financiamentos de instituições financeiras oficiais.

Art. 36. Nos estabelecimentos de jogos de azar serão afixadas mensagens, em destaque, sobre a possibilidade de vício na prática da atividade.

Art. 37. A União realizará campanhas educativas a fim de conscientizar a população.

Art. 38. Regulamento estabelecerá limites e restrições à propaganda comercial.

Art. 39. O art. 9º da Lei nº 9.613, de 3 de março de 1998, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 9º

.....

XIX - as pessoas jurídicas credenciadas a explorar jogos de azar.

Art. 40. O art. 9º da Lei nº 12.865, de 9 de outubro de 2013, passa a vigorar acrescido dos §§ 7º e 8º, com a seguinte redação:

Art. 9º

.....

§7º O Banco Central do Brasil, respeitadas as diretrizes estabelecidas pelo Conselho Monetário Nacional, determinará regras para a implementação de mecanismos de controle destinados a evitar que as instituições financeiras emissoras de cartões de crédito ou débito, bem como qualquer outra instituição de pagamento, autorizem transações com cartões de crédito ou débito ou moeda eletrônica que tenham por finalidade a participação em jogos de azar por meio eletrônico administrados por empresa não credenciada.

§8º O Banco Central do Brasil, respeitadas as diretrizes estabelecidas pelo Conselho Monetário Nacional, determinará regras para o imediato cancelamento de transações que incidam nas hipóteses do §7º, ficando vedado qualquer repasse de valores entre apostadores e fornecedores.

Art. 41. Ficam revogados o Decreto-Lei nº 6.259 de 10 de fevereiro de 1944; os arts. 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57 e 58 do Decreto-Lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941 (Lei das Contravenções Penais); e o Decreto-Lei nº 9.215 de 30 de abril de 1946.

Art. 42. Esta Lei entrará em vigor noventa dias após a data de sua publicação.

Esse é o relatório.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Em discussão a matéria que acaba de ser lida.

Para discutir?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Não temos... A matéria é terminativa. Não temos quórum para votação, mas cabe a discussão, se algum Senador quiser discutir.

O SR. DOUGLAS CINTRA (Bloco União e Força/PTB - PE) – Só uma pergunta, Sr. Presidente: entrando em discussão hoje, pode haver discussão de novo, na semana que vem?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Na próxima semana pode haver discussão, com quórum suficiente, inclusive, para votar.

Não há Senador querendo discutir a matéria. Declaro...

O SR. DOUGLAS CINTRA (Bloco União e Força/PTB - PE) – Acho, Sr. Presidente, que é melhor discutir quando houver uma presença mais...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Fica em aberto a discussão, e eu encerro a sessão.

Está encerrada a sessão.

(Iniciada às 9 horas e 44 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas.)

Senador Otto Alencar
Presidente

Comissão Temporária, criada nos termos do Requerimento nº 935 de 2015, destinada a propor soluções que promovam o desenvolvimento nacional.

ATA DA 11ª REUNIÃO

Ata Circunstanciada da 11ª Reunião, realizada em 2 de dezembro de 2015, às 9 horas e 30 minutos, no Plenário 19 da Ala Senador Alexandre Costa do Senado Federal, sob a presidência do Senador **Otto Alencar (PSD)** e com a presença dos Senadores e Senadoras: **Senadora Gleisi Hoffmann (PT)**, **Senador Acir Gurgacz (PDT)**, **Senador Benedito de Lira (PP)**, **Senador Paulo Rocha (PT)**, **Senador Gladson Cameli (PP)**,

Senador Romero Jucá (PMDB), **Senador Raimundo Lira (PMDB)**, **Senador Garibaldi Alves Filho (PMDB)**, **Senador Waldemir Moka (PMDB)**, **Senador Antonio Anastasia (PSDB)**, **Senador Ronaldo Caiado (DEM)**, **Senador Flexa Ribeiro (PSDB)**, **Senador Fernando Bezerra Coelho (PSB)**, **Senador Douglas Cintra (PTB)** e **Senador Walter Pinheiro (PT)**. **Presentes também os Senadores não membros José Pimentel (PT) e Humberto Costa (PT)**. Na ocasião, foram apreciadas as seguintes matérias: Projeto de Lei do Senado nº 429, de 2015, e Projeto de Lei do Senado nº 186, de 2015. Após aprovação, a presente Ata será publicada juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

(Texto com revisão.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Havendo número regimental, declaro aberta a 11ª reunião da comissão criada pelo Requerimento nº 935/2015 e proponho soluções que promovam o desenvolvimento regional.

O Relator do item 1 é o Senador Acir Gurgacz, que não está presente. Nós vamos passar ao item 2 da pauta.

O SR. BENEDITO DE LIRA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - AL) – Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Aliás, há um requerimento do Senador Acir Gurgacz pedindo a retirada de pauta do item 1.

(É o seguinte o item retirado de pauta:

ITEM 1

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 189, de 2014

- Não terminativo -

Altera a Lei Complementar nº 141, de 13 de janeiro de 2012, que regulamenta o § 3º do art. 198 da Constituição Federal para dispor sobre os valores mínimos a serem aplicados anualmente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios em ações e serviços públicos de saúde; estabelece os critérios de rateio dos recursos de transferências para a saúde e as normas de fiscalização, avaliação e controle das despesas com saúde nas 3 (três) esferas de governo; revoga dispositivos das Leis nºs 8.080, de 19 de setembro de 1990, e 8.689, de 27 de julho de 1993; e dá outras providências, para dispor sobre a utilização do critério populacional e do Índice de Desenvolvimento Humano no rateio dos recursos da União vinculados à saúde destinados para os demais entes da Federação.

Autoria: Senador Cássio Cunha Lima

Relatoria: Senador Acir Gurgacz

Relatório: Pela aprovação

Observações:

Vista coletiva concedida em 25.11.2015)

O SR. BENEDITO DE LIRA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - AL) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não, pela ordem, Senador Benedito de Lira.

O SR. BENEDITO DE LIRA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - AL) – Sr. Presidente, eu gostaria de solicitar a V. Exª vista deste projeto, o item 2 da pauta, considerando que eu precisava analisar esse substitutivo.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – É o item 3, é o nº 186.

ITEM 3
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 186, de 2014
- Terminativo -

Dispõe sobre a exploração de jogos de azar em todo o território nacional.

Autoria: Senador Ciro Nogueira

Relatoria: Senador Blairo Maggi

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

Lido o Relatório em 25.11.2015

O SR. BENEDITO DE LIRA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - AL) – É o nº 186, Sr. Presidente. Peço vista do processo.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não. V. Exª será atendido e está concedida a vista do Projeto nº 186/2014, item 3 da pauta, ao Senador Benedito de Lira.

O SR. BENEDITO DE LIRA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - AL) – Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Item 2.

ITEM 2
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 316, de 2015
- Não terminativo -

Altera a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, para vedar a aplicação de sanções ao Município que ultrapasse o limite para a despesa total com pessoal e para desobrigar o titular do Município de pagar despesas empenhadas no mandato do prefeito anterior, nos casos de perda de recursos que especifica.

Autoria: Senador Otto Alencar

Relatoria: Senador Blairo Maggi

Relatório: Pela aprovação

Observações:

Vista coletiva concedida em 25.11.2015

No item 2, também, do Senador Blairo Maggi, que está com problema de saúde e não pode comparecer.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR. *Fora do microfone.*) – O item 2 também o senhor vai retirar?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – O item 2 também. É o Blairo, que não está presente.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – Sr. Presidente, pela ordem e por gentileza.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senador Anastasia.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – Eu gostaria, também, de pedir a V. Exª a retirada de pauta do item nº 8, Projeto de Lei do Senado nº 513, tendo em vista que ainda há tratativas com o Governo e com lideranças da sociedade civil sobre o projeto das PPPs penitenciárias.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não, V. Exª será atendido.

(É o seguinte o item retirado de pauta:

ITEM 8
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 513, de 2011
- Terminativo -

Estabelece normas gerais para a contratação de parceria público-privada para a construção e administração de estabelecimentos penais.

Autoria: Senador Vicentinho Alves
Relatoria: Senador Antonio Anastasia
Relatório: Pela aprovação com emendas)

V. Exª será atendido.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Com base no art. 121 do Regimento Interno, incluo extrapauta o seguinte projeto para que possamos apreciá-lo.

EXTRAPAUTA
ITEM 13
PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 186, de 2015
- Não terminativo -

Dispõe sobre o Regime Especial de Regularização Cambial e Tributária de recursos, bens ou direitos de origem lícita, não declarados ou declarados incorretamente, remetidos, mantidos no exterior ou repatriados por residentes ou domiciliados no País, e dá outras providências.

Autoria: Presidente da República
Relatoria: Senador Walter Pinheiro
Relatório: Pela aprovação com duas emendas de redação.

Designei o Senador Walter Pinheiro como Relator, aqui na Agenda Brasil. E, como S. Exª também faz parte da CAE (Comissão Assuntos Econômicos) e da CCJ, ele tem todas as condições regimentais de relatar o projeto e pode até proferir o seu relatório.

V. Exª tem a palavra, Senador Walter Pinheiro.

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, primeiro, eu quero chamar a atenção de que essa matéria foi debatida de forma, eu diria até exaustiva, a partir, inclusive, da chamada CPI do HSBC, comissão que V. Exª compôs como membro. Então, é uma matéria que até derivou muito desse debate e que teve a participação expressiva de diversos segmentos da sociedade e do Parlamento, aqui, em particular.

Depois, objeto e fruto dessa discussão que envolve a chamada origem do projeto – ou até a iniciativa do projeto –, nós tivemos a situação de o projeto ter de ser redistribuído para essa, no caso específico, questão da Câmara dos Deputados, pela iniciativa. E o projeto teve que tramitar com outra orientação. Portanto, agora, não mais o projeto original, de autoria do Senador Randolfe Rodrigues. E o projeto tramitou como iniciativa do Governo Federal, portanto vindo do Executivo.

A matéria foi relatada aqui na Casa ainda pelo Senador Delcídio do Amaral, que era o seu Relator até a semana passada. Portanto, assumimos a relatoria a partir exatamente dessa modificação no dia de ontem. Mas quero dizer aos meus nobres Pares que o fato de eu ter assumido a relatoria ontem não é algo que nos coloque, por exemplo, distantes da questão da matéria. Até porque, Sr. Presidente, eu participei ativamente desse debate – e destaco aqui não só a presença do Senador Anastasia, mas principalmente do Senador Fernando Bezerra, relator de matérias em nosso Pacto Federativo, na comissão. E nós fizemos questão de associar essa matéria a uma outra importante, que é a questão da unificação do ICMS.

Essa matéria foi vista, inclusive, como fonte de receita para alimentar dois outros importantes fundos: o Fundo de Compensação de Perdas e o Fundo de Desenvolvimento Regional – assim podemos chamar de forma muito enfática. E, na medida em que essa matéria foi tratada dessa maneira, nós tivemos a possibilidade efetiva de associar isso a uma terceira matéria – já que nós tínhamos, na Casa, tramitando o processo de identificação com a MP que veio para esta Casa. Mas, fruto de um debate tanto na Comissão de Desenvolvimento quanto na Comissão do Pacto Federativo, nós tivemos a oportunidade de tratar dessa matéria, entendendo que não caberia, por medida provisória, a constituição de um fundo.

A partir disso, negociamos com as lideranças a elaboração de uma emenda à Constituição que pudesse, inclusive, abrigar esses recursos e, ao mesmo tempo, promover a distribuição deles para a chamada tarefa de, primeiro, cumprir a parcela expressiva de compensação de perdas e, ao mesmo tempo, fazer a cobertura para os Estados do Norte, Nordeste e Centro-Oeste no que diz respeito à questão principal, que é o atendimento do desenvolvimento de cada região – particularmente do Norte, Nordeste e Centro-Oeste.

A matéria veio da Câmara dos Deputados com diversas modificações de seu contexto original – entre elas, inclusive, essa modificação que tem a ver com o fundo. A matéria trata da própria questão, no que diz

respeito ao aspecto direto e imediato da nossa situação, inclusive quanto ao tema da transferência desses recursos não mais para esses dois fundos que eu citei, mas, efetivamente, para compor o Fundo de Participação de Estados e Municípios. Portanto, cria a figura da distribuição direta, para que isso possa ser repassado para Municípios e Estados.

Nós recebemos diversas emendas a essa matéria. Foram apresentadas emendas por diversas Sr^{as} Senadoras e Srs. Senadores, e, ainda na noite de ontem, até a madrugada desta manhã, Senador Otto, nós tivemos a oportunidade de discutir isso.

Em primeiro lugar, eu queria chamar a atenção de nossos Pares para o fato de que as emendas foram apresentadas e de que há um esforço para que a matéria não retorne à Câmara dos Deputados. A iniciativa não é de negação das emendas, mas de expectativa de que possamos, de certa forma, dar certa celeridade ao processo, permitindo, assim, que a matéria volte para o chamado curso natural que se pretendia, que é a agilidade no seu processamento para, ainda no ano de 2015, termos a oportunidade de aprová-la.

Portanto, foi uma matéria que tramitou com urgência. V. Ex^a inclusive tem o material que nós entregamos à Comissão. O problema é que a Comissão não...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA. *Fazendo soar a campanha.*) – Eu pediria silêncio ao Plenário, por favor, para que possamos ouvir o relatório do Senador Walter Pinheiro.

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) – Peço à Comissão que distribua cópias, se possível. Houve um problema técnico, um erro técnico no final, e devolveu-se a cópia. Na realidade, Senadora Gleisi, o relatório terminou sendo distribuído para as três comissões, quando deveria ter sido distribuído exclusivamente, só e somente só, para esta Comissão.

Sr. Presidente, vou falar da matéria de forma bem rápida, porque, volto a dizer, é uma matéria constituída.

O art. 1º institui o regime especial da declaração voluntária, aplicando-o inclusive aos residentes ou domiciliados, com o prazo até 31 de dezembro de 2014.

O art. 2º estabelece os recursos ou patrimônios não declarados ou declarados com omissão ou incorreção em relação a dados essenciais, ou seja, os valores.

O art. 3º do projeto estipula os recursos, bens e direitos desses residentes.

É bom chamar a atenção para a preocupação que teve o Senador Randolfe quando da autoria, inclusive ao buscar conversas com diversos segmentos que acompanham a matéria, a fim de evitar que houvesse qualquer tipo de utilização ou de facilitação, meu caro Benedito de Lira, no sentido de isentar de punição aqueles que porventura tenham transferido recursos para o exterior, a partir de operações que poderíamos chamar de não lícitas. Portanto, a regularização dar-se-á levando-se em consideração a exigência de que trata o *caput*.

Nesse sentido, Sr. Presidente, nós fizemos algumas alterações do ponto de vista redacional a fim de permitir o posterior ajuste, Senador Fernando Bezerra, e até a provável junção da matéria com outra que julgo de suma importância, que é a emenda à Constituição, assim como com a resolução que trata da unificação das alíquotas. Portanto, um processo posterior.

Mas quero ressaltar o fato de a matéria ser orientadora para a definição da quantidade de recursos no surgimento de duas outras matérias que poderiam possibilitar no País, de uma vez por todas, o ajuste de uma das áreas mais sensíveis no debate sobre reforma tributária, que é exatamente a questão da unificação do ICMS.

Nesse sentido, quero chamar a atenção para alguns pontos do projeto que têm a ver inclusive com o benefício da pessoa jurídica, se estiver vinculado. Portanto, eu acho importante tratar dessa matéria.

O item 1 do art. 1º e os incisos restantes tratam exatamente da sonegação e da contribuição previdenciária.

Outro ponto para o qual quero chamar a atenção é: quando exaurida a potencialidade lesiva com prática de crimes previstos.

O terceiro aspecto para o qual eu quero chamar a atenção é a atribuição de falsa identidade para a realização de operação de câmbio e também o que diz respeito ao descaminho, tipificado no Código Penal, quando o objeto do crime for bem, direito ou valor proveniente, direta ou indiretamente, dos crimes que citei nos itens 1, 2 e 3.

Ainda quero chamar a atenção para algo sobre o declarante de bens imóveis, em que fica autorizado o parcelamento do valor do imposto e da multa referente a esses bens, em até 12 vezes, corrigido pela taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (Selic).

Portanto, Sr. Presidente, eu quero fazer isso e deixar com os nobres Pares, passando agora diretamente ao meu voto sobre a matéria do ponto de vista da análise em relação a esse projeto.

Volto a dizer que a proposição integra um rol de medidas adotadas com vistas a superar a crise fiscal, evidentemente. Esse é um elemento que consiste de toda uma prática que há no mundo hoje – é bom lembrar –, inclusive com a própria questão do fim do sigilo, do ponto de vista da anistia penal e da anistia ou suspen-

são de punibilidade de condutas ilícitas associadas à sonegação de tributos, como aponta a própria questão já enunciada.

A proposta normativa acompanha o entendimento jurisprudencial que norteou a Súmula nº 17 do Superior Tribunal de Justiça, pois não haverá justiça em se punir o crime-meio se o Estado manifestou desinteresse em processar o crime-fim. Assim, assevera que não somente o crime de evasão de divisas deverá ter extinta sua punibilidade, mas também os crimes conexos à sonegação tributária de recursos remetidos ao exterior sem declaração, como os atos de lavagem de dinheiro previstos na Lei nº 9.613/1998.

Igualmente, destaca esta exposição de motivos que o regime de regularização proposto tem caráter temporário, justamente para demonstrar seu viés de excepcionalidade, sendo ainda amarrado a diversas condições impostas na lei, inclusive a toda a legislação que trata da lavagem de dinheiro, como a citada Lei nº 9.613/1998.

Apenas os contribuintes, pessoas físicas ou jurídicas, que cumpram fielmente os requisitos materiais e formais fixados na norma serão por ela beneficiados. Dessa forma, busca-se evitar o risco moral advindo da adoção de medidas que se revelam lenientes com condutas de alto teor ofensivo ao interesse público e à ordem tributária e que somente se justificam, na atual conjuntura, pela relevância das medidas de ajuste adotadas, como dotar o Estado brasileiro de condições de superar desequilíbrios fiscais.

Sr. Presidente, há diversas considerações, uma delas sobre a questão da estimativa.

Ademais, eu quero destacar, nesta exposição de motivos, que os recursos arrecadados não se limitarão ao atendimento das despesas federais, pois Estados e Municípios serão igualmente beneficiados, mediante a distribuição constitucional do imposto sobre a renda, circunstância que revela, mais ainda, os incontáveis méritos desta iniciativa legislativa.

Lembro às Sras Senadoras e aos Srs. Senadores que a composição dos fundos é uma composição...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senador Walter Pinheiro, nessa divisão do bolo, V. Exª poderia definir quanto caberá aos Municípios, aos Estados e à Federação?

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) – Sr. Presidente, há uma regra estabelecida quanto à composição dos fundos. Eu vou detalhar aqui, e estamos mantendo literalmente a essência da matéria que veio da Câmara dos Deputados. Eu acho fundamental também que tenhamos a percepção de que, agora, falar em valores precisos eu diria até que há certa dose de exagero, uma vez que há...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA).

(Fora do microfone.) – (Ininteligível.)

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) – Isso.

Há uma expectativa de arrecadação.

Mas, do ponto de vista da fixação, eu quero chamar a atenção para aquilo a que me referi há pouco, Senador Otto: as regras para a transferência, por exemplo, são estabelecidas até na própria regra dos fundos constitucionais. Portanto, mesmo a parcela destinada aos fundos, a parcela do Imposto de Renda, obrigatoriamente, automaticamente, será repassada com os percentuais que já são definidos para os fundos.

Ainda por cima, quero chamar a atenção para esse total do qual V. Exª tanto reclama. Muita gente faz estimativa, mas a proposta final apresentada na Câmara dos Deputados fixou o percentual em 30%. Do bolo, antes, o percentual estava em 17,5% de multa e em 17,5% de Imposto de Renda. A proposta apresentada pelo Relator na Câmara dos Deputados reduziu esse universo, Senador Otto, para 30%. Portanto, era isso que ingressaria nos cofres públicos como resultado da arrecadação de multa e de parcela oriunda do Imposto de Renda.

Recebemos diversas emendas, como a do Senador Alvaro Dias e a do Senador Anastasia, que inclui a titularidade de origem dos bens entre as informações prestadas. Então, é uma matéria que julgo importante. Mas acho que é fundamental que tenhamos a capacidade de entender a necessidade de brevidade da matéria.

Portanto, por isso, Sras e Srs. Senadores, optei por fazer o acolhimento da matéria assim como ela veio da Câmara dos Deputados.

Fiz alterações no art. 6º. É a primeira redação dessa matéria, que está entregue às Sras Senadoras e aos Srs. Senadores. Há só mudanças na redação. A segunda alteração foi feita no art. 8º, principalmente tratando-se do valor do imposto apurado na multa, na incidência e na arrecadação decorrente.

Portanto, diante do exposto, opto pela aprovação da matéria, com estas emendas de redação que apresento aqui e agora à Comissão. As emendas de redação são as seguintes. No art. 6º, para fim do disposto na matéria, decorre exatamente a questão da base de cálculo de tributos, assim detalhada com seus percentuais, Senador Otto Alencar. Também a Emenda de Redação nº 28 é aqui apresentada e trata sobre o valor do imposto apurado na arrecadação decorrente e na competência da Receita Federal do Brasil na administração das atividades relacionadas à operacionalização, à cobrança, à restituição e à fiscalização de multas de que trata esse artigo.

É esse o nosso parecer, pela aprovação da matéria.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Em discussão.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – Peço a palavra para discutir a matéria, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Para discutir, tem a palavra o nobre Senador Antonio Anastasia.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – Muito obrigado, Sr. Presidente.

Primeiro, quero cumprimentar o Senador Walter Pinheiro pelo seu relatório. Aliás, tudo que é de sua lavra é de excelente qualidade.

O tema é extremamente complexo e polêmico, como sabemos. O projeto apresentado pelo Executivo, a meu juízo, foi até aperfeiçoado em alguns aspectos na Câmara dos Deputados. O texto que veio à apreciação do Senado, de fato, merece a discussão e o debate. É um tema que divide Parlamentares, inclusive, da oposição. Alguns são a favor, outros são contra, em razão da complexidade da matéria.

Eu, pessoalmente, como mencionou o Senador Walter, tinha feito uma emenda que tratava da questão da origem, porque meu temor sempre é a questão da origem. Eu, pessoalmente, não sou contra a repatriação. Acho que ela é positiva na medida em que ingressam recursos, mas penso que ela deve valer tão somente para aqueles que, de fato, tenham uma origem negocial lícita, cujo “crime”, entre aspas, cometido tenha sido tão somente, também entre aspas, “a evasão fiscal”.

A metodologia adotada pelo Relator apresenta uma plástica um pouco distinta. Então, por isso, minhas emendas estão sendo rejeitadas. Talvez, na discussão no plenário, a matéria volte, portanto, a receber outras observações.

Faço tão somente esses registros, para permitir exatamente que, no plenário, a discussão seja retomada.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Há mais algum Senador ou Senadora que queira discutir a matéria? *(Pausa.)*

Declaro encerrada a discussão.

Em votação o relatório do nobre Senador Walter Pinheiro.

Aqueles que o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado o relatório do Senador Walter Pinheiro.

A matéria será encaminhada ao plenário.

O item 4...

O SR. WALTER PINHEIRO (Bloco Apoio Governo/PT - BA) – Sr. Presidente, há um pedido de urgência de diversos Líderes para que essa matéria vá com urgência ao plenário.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não. V. Ex^a, então, pede urgência do projeto?

O Senador Walter Pinheiro já encaminhou o pedido de urgência? *(Pausa.)*

É o seguinte o requerimento de urgência assinado pelo Senador Walter Pinheiro:

Requeiro, nos termos do art. 336, inciso II, cc. art. 338, inciso IV, do Regimento do Senado Federal, que fique estabelecido o regime de urgência sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 86, de 2015, apreciado por esta Comissão especial.

Em votação.

Aqueles que o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado o requerimento de urgência, a matéria será encaminhada, em regime de urgência, ao plenário do Senado.

O item 4 é do Senador José Serra.

ITEM 4

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 183, de 2015

- Terminativo -

Dispõe sobre os depósitos judiciais e administrativos no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios e revoga a Lei nº 10.819, de 16 de dezembro de 2003, e a Lei nº 11.429, de 26 de dezembro de 2006.

Autoria: Senador José Serra.

Relatoria: Senador Blairo Maggi.

Relatório: pela aprovação do Substitutivo.

Observações: Votação em turno suplementar.

Pede-me o Relator, Senador Blairo Maggi, que não está presente, que o retire de pauta – e nós vamos fazê-lo –, para que o entendimento entre o Senador José Serra e o Governo Federal possa encontrar uma letra de lei que atenda às necessidades da matéria.

Item 5.

ITEM 5
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 187, de 2012
- Terminativo -

Permite a dedução do imposto de renda de valores doados a projetos e atividades de reciclagem.

Autoria: Senador Paulo Bauer.

Relatoria: Senador Fernando Bezerra Coelho.

Relatório: pela aprovação nos termos do substitutivo.

Passo a palavra ao Senador Fernando Bezerra.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) – Sr. Presidente, Srs e Srs. Senadores, eu já havia apresentado, feito a leitura do meu substitutivo, há aproximadamente 15 dias. Houve pedido de vista coletiva, e não foi apresentada nenhuma emenda, Sr. Presidente. Portanto, tenho a impressão de que a matéria está pacificada e conta com o apoio e a compreensão de todos os membros desta Comissão.

Essa é uma iniciativa do Senador Paulo Bauer e permite a dedução do Imposto de Renda de valores doados a projetos de atividades de reciclagem.

Nesse sentido, nós estamos encaminhando o voto pela aprovação, na forma do substitutivo que já apresentamos e cuja leitura já fizemos.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Nós não temos quórum de votação, porque é um projeto terminativo. Então, vamos suspender e passar ao item 6, que também é terminativo.

ITEM 6
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 203, de 2014
- Terminativo -

Altera o art. 21, da Lei 8.987/95, para estabelecer normas gerais para permitir a participação de interessados na apresentação de propostas, estudos ou levantamentos, por pessoas físicas ou jurídicas da iniciativa privada, que possam servir para a modelagem de projetos de concessão comum, concessão administrativa ou concessão patrocinada, através da Manifestação de Interesse da Iniciativa Privada - MIP.

Autoria: Senador Clésio Andrade.

Relatoria: Senador Wilder Moraes.

Relatório: não apresentado.

Não temos quórum.

Item 7.

ITEM 7
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 253, de 2015
- Não terminativo -

Altera a Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, para aperfeiçoar questões atinentes ao cadastro único, ao Comitê Gestor do Simples Nacional, ao compartilhamento de dados da base nacional única de empresas, bem como para estabelecer novo limite de faturamento anual do Microempreendedor Individual – MEI.

Autoria: Senador Delcídio do Amaral.

Relatoria: Senador Raimundo Lira.

Relatório: não apresentado.

O Senador Raimundo Lira pediu para retirá-lo de pauta.

ITEM 8
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 513, de 2011
- Terminativo -

Estabelece normas gerais para a contratação de parceria público-privada para a construção e administração de estabelecimentos penais.

Autoria: Senador Vicentinho Alves.

Relatoria: Senador Antonio Anastasia.

Relatório: pela aprovação com emendas.

Este também é terminativo, o PLS 513. O Senador Anastasia está presente, mas não temos quórum para votação. O projeto está em caráter terminativo.

Já foi lido esse projeto?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Há também um pedido para que seja retirado de pauta também.

O item 9 também é terminativo.

ITEM 9
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 313, de 2011
- Terminativo -

Dispõe sobre a destinação dos recursos de premiação das loterias federais administradas pela Caixa Econômica Federal não procurados pelos contemplados dentro do prazo de prescrição e altera a Lei nº 10.260 de 12 de julho de 2001, que dispõe sobre o Fundo de Financiamento ao Estudante do Ensino Superior - FIES.

Autoria: Senador Paulo Davim.

Relatoria: Senador Douglas Cintra.

Relatório: não apresentado.

O Senador Douglas Cintra pede para que seja retirado de pauta.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Também o item 10 é terminativo; mas peço que o Senador Fernando Bezerra leia o relatório, como Relator *ad hoc*, do Projeto de Lei nº 341, de 2013.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) – Na realidade, trata-se de iniciativa do Senador Raimundo Lira, através do Projeto de Lei nº 429, de 2015, que pretende aumentar em três pontos percentuais a compensação financeira pela exploração de recursos hídricos de aproveitamento hidrelétrico na bacia do Rio São Francisco e destinar o aumento à revitalização do rio; e dá outras providências.

Sr. Presidente, cabe a esta Comissão Especial, nos termos do Requerimento nº 935, de 2015, receber e apreciar proposições legislativas que tratam da promoção do desenvolvimento nacional, bem como propor soluções nesse sentido, como é o caso do PLS 429, de 2015.

Uma vez que a matéria foi distribuída a esta Comissão, em decisão terminativa exclusiva, cabe a esta Comissão analisá-la quanto aos aspectos da regimentalidade, constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e mérito.

Quanto à constitucionalidade, observamos que a proposição trata de matéria de competência da União, conforme art. 23, inciso IV, da Constituição Federal.

Ainda sobre a constitucionalidade, o projeto respeita a exigência do art. 225 da Carta Magna, ou seja, volta-se à proteção e defesa do meio ambiente e à garantia de um meio ambiente ecologicamente equilibrado.

No tocante à juridicidade, o projeto atende aos requisitos da novidade, abstratividade, generalidade, imperatividade e coercibilidade.

No que concerne à técnica legislativa, ao propormos um substitutivo, constatamos a necessidade de realizar alguns reparos.

Quanto ao mérito, o PLS nº 429, de 2015, altera as Leis nºs 8.001, de 1990, e 9.648, de 1998, para aumentar em três pontos percentuais a compensação financeira paga por exploração de aproveitamentos hidroelétricos na Bacia do Rio São Francisco e destinar esse acréscimo à revitalização do próprio Rio São Francisco.

O objetivo da proposição é o de obter mais recursos financeiros para investir na revitalização do Rio São Francisco, vítima de exploração predatória e negligente.

O Rio São Francisco, como bem descrito na justificação, vem sofrendo enorme degradação, a ponto de dificultar a sobrevivência das populações ribeirinhas que dele dependem e ameaçar a própria existência de cursos d'água da sua bacia hidrográfica. Algo precisa ser feito para reverter a sua deterioração e evitar uma catástrofe social e ambiental.

Como iniciativas de revitalização custam muito caro, nada mais razoável do que obter, das usinas hidroelétricas que dependem diretamente da saúde do rio para operar, recursos adicionais para salvar o Velho Chico.

Consideramos, portanto, oportuna a alteração proposta pelo PLS nº 429, de 2015.

Cremos, no entanto, que todos os rios do País estão ameaçados, em maior ou menor grau, e devem receber o mesmo tipo de proteção, voltada para a sua revitalização. Por essa razão, propomos que Estados e Municípios invistam em ações de preservação das matas ciliares e das nascentes, destinando parte dos 6% da contribuição federal (a CFURH) a essas iniciativas.

No caso específico do Rio São Francisco, propomos, adicionalmente, a elevação do percentual pago a título de pagamento pelo uso dos recursos hídricos, fixado em 0,75% pelo inciso II do art. 17 da Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998. Recomendamos a elevação desse percentual para 2% e a utilização desses recursos exclusivamente para remunerar programas e ações de revitalização do Rio São Francisco, tais como proteção de matas ciliares e nascentes. Propomos que, desses 2%, 1% seja destinado ao Ministério de Meio Ambiente (MMA) e 1% à Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (Codevasf).

Embora seja certo que a elevação da compensação cobrada da Companhia Hidroelétrica do São Francisco (Chesf) acabará por elevar as tarifas de energia de seus consumidores, julgamos que o impacto não será tão grande. No decorrer do ano de 2015, até outubro, a Chesf pagou, de compensação, entre R\$11,056 e 13,884 bilhões ao mês. Se considerarmos que a compensação total subirá de 6,75% para 8%, podemos estimar que, a partir da aprovação dessa proposição, o valor recolhido aumentará em cerca de R\$2 bilhões por mês, passando a variar entre R\$13 e 16,4 bilhões.

Consideramos que a necessidade premente de evitar o agravamento das condições do rio justifica o acréscimo.

Sugerimos também duas pequenas correções de redação. Como o art. 17 da Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998, se refere à compensação como compensação financeira pela utilização de recursos hídricos, recomendamos substituir a palavra “exploração” por “utilização”, tanto na ementa do PLS quando no seu art. 1º.

Por fim, como não haverá alteração no percentual de compensação financeira previsto no inciso I do art. 17 da Lei nº 9.648, não há necessidade de alterar a Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990.

Em face do exposto, somos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 429, de 2015, na forma do substitutivo apresentado a seguir.

Sr. Presidente, o substitutivo já foi distribuído, sendo de conhecimento de todos os membros desta Casa.

Eu queria apenas fazer registro do trabalho de V. Exª como Presidente da Comissão de Meio Ambiente, que abraçou a bandeira da revitalização, em particular do Rio São Francisco, mas em caráter geral, de todas as bacias hidrográficas do Brasil. V. Exª está fazendo um trabalho que vem despertando o interesse da sociedade, o interesse da mídia, que tem acompanhado o trabalho da Comissão de Meio Ambiente. E, por esse instrumento, V. Exª nos recomendou que nos interessássemos por esse tema, por esse assunto, e, num gesto de muita elegância, designou-me para ser Relator desta matéria.

Mas eu gostaria aqui de registrar que a matéria chega a esta Comissão Especial, chega para deliberação, e, certamente, ainda deveremos aprová-la, em caráter terminativo, até o final desse período legislativo. E isso se deve ao esforço, à dedicação e ao trabalho que V. Exª, Senador Otto Alencar, tem desenvolvido como Presidente da Comissão de Meio Ambiente.

Esse é o nosso parecer, esse é o nosso relatório, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) –

É o seguinte o item relatado:

ITEM 12
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 429, de 2015
- Terminativo -

Altera a Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, e a Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998, para aumentar em três pontos percentuais a compensação financeira pela exploração de recursos hídricos de aproveitamentos hidroelétricos na Bacia do Rio São Francisco, destinar o aumento à revitalização do Rio, e dá outras providências.

Autoria: Senador Raimundo Lira

Relatoria: Senador Otto Alencar

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo)

Senador Fernando Bezerra, agradeço as palavras de V. Exª e devo registrar aqui o apoio e também o comprometimento de V. Exª com o Rio São Francisco, a Bacia do Rio São Francisco, que é de todos nós.

Está ao seu lado o Senador Antonio Anastasia, que foi governador e conhece bem essa situação. Mineiro do mais alto nível intelectual e moral, grande governador de Minas Gerais. Acho que essa é uma luta de todos nós.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) – Com o que concordamos plenamente: um grande homem público.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Exatamente.

Nós todos, de Minas até Pernambuco, e também aqueles que serão os Estados beneficiados pela transposição – Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará, Pernambuco, agreste de Pernambuco – temos de chamar a atenção do Governo Federal, dos governos estaduais e até dos municipais.

Agora mesmo, sexta-feira, eu fui a Bom Jesus da Lapa fazer uma diligência no Rio São Francisco. Pegamos uma lancha da Marinha no Município de Bom Jesus da Lapa e fomos até a foz do Rio Corrente, que é um dos principais afluentes na Bahia, e vimos lá a necessidade que tem o Rio São Francisco.

Nessa viagem, nessa diligência, com trovoadas muito fortes, chovendo como há muito tempo não chovia, nós percebíamos lá os barrancos, por falta de proteção e de mata ciliar, caindo dentro da calha do rio. Foi algo constatado. Inclusive, nós identificamos e filmamos para mostrar a gravidade dessa situação.

Então, acho que, do ponto de vista estratégico, para o Nordeste, nada será mais importante do que a revitalização do Rio São Francisco. Quando eu falo em revitalização, sem dúvida alguma, trata-se da pequena nascente em Minas Gerais, onde ele nasce, em São Roque de Minas, na Serra da Canastra, às nascentes que formam os rios de Minas – a maioria desses rios forma 75% das águas do São Francisco –, para que possamos deixar aqui um legado para as futuras gerações.

Isso é algo de uma gravidade tão grande que eu indiquei à Presidente Dilma fazer um decreto de situação de emergência na Bacia do Rio São Francisco, para que, a partir disso, alocasse recursos e os aplicasse de forma urgente na revitalização.

Com a palavra V. Exª.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) – Sr. Presidente, eu queria também fazer um registro ao Senador Raimundo Lira, que é o autor da iniciativa legislativa, mostrando a preocupação do Senador Raimundo Lira com a questão da revitalização, porque ele é paraibano e vai receber as águas do São Francisco pela transposição. S. Exª se mostrou solidário, sensibilizado com a atual situação do Rio São Francisco e teve a feliz ideia e a oportunidade da iniciativa de propor a alteração dessas contribuições financeiras sobre o aproveitamento hidrelétrico, notadamente da Chesf, que usa as águas do Rio São Francisco, para formar esse fundo que V. Exª, como Presidente da Comissão de Meio Ambiente, defendeu, levantando essa bandeira com muita força aqui no Senado Federal.

Portanto, eu queria também registrar a iniciativa legislativa do Senador Raimundo Lira.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Concedo a palavra ao Senador Raimundo Lira.

O SR. RAIMUNDO LIRA (Bloco Maioria/PMDB - PB) – Senador Fernando Bezerra, agradeço as considerações de V. Exª e quero dizer aqui que estou muito feliz porque a Paraíba será, dos vários Estados nordestinos, a mais beneficiada. Estamos trabalhando também no sentido de fazer uma nova frente – nós temos a Leste e a Norte –, ou seja, um novo eixo, criando o eixo Piancó, que vai beneficiar também a Paraíba e o Estado do Rio Grande do Norte.

Agradeço. Quero informar também que apresentamos um projeto para que se criem as condições permanentes para o uso racional dos recursos por parte dos funcionários da União, dos Estados e dos Municípios, criando uma sustentabilidade nesses recursos com economia, com racionalidade, com treinamento.

Quero aproveitar também a oportunidade para falar um pouco do governador Anastasia. Eu concordo com as palavras que foram ditas. É um homem muito respeitado não só em Minas, como no Brasil. Portanto, merece todas as nossas homenagens aqui nesta Comissão.

Fazer a transposição do Rio São Francisco, como está sendo feita, um investimento fabuloso – eu visitei a obra com o Ministro Occhi, Senadora Gleisi Hoffmann, e a obra continua. Hoje, por exemplo, há quase 10 mil trabalhadores nessa obra. Algumas pessoas acham que ela está parada, mas não está; ela está no ritmo. O Governo está investindo em média R\$250 milhões por mês. Há 3.555 máquinas grandes, médias e pequenas trabalhando. Portanto, é uma obra importante, e, se tudo der certo, no final de 2016 ou no primeiro trimestre 2017, teremos água do Rio São Francisco nos Estados de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará.

E, mais ainda, minha preocupação também, como disse V. Ex^a, é no sentido de que tenhamos recursos de forma permanente para a revitalização do Rio São Francisco. Outro dia assisti a um documentário a respeito da revitalização do Mississípi. Existe um processo de trabalho de revitalização que começou em 1910 e, desde 1910, esse trabalho é feito segunda, terça, quarta, quinta, sexta, sábado, domingo e segunda; ou seja, nunca parou um dia esse processo permanente de revitalização do Rio Mississípi. Portanto, pelo que o homem usa, tem que dar em troca a recuperação da natureza, para que esses bens sejam permanentes e sejam também úteis para o Brasil e as próximas gerações.

Portanto, agradeço as considerações de V. Ex^a, Senador Fernando Bezerra, que sempre foi um grande trabalhador em prol dessa revitalização. Quero aqui também dar um depoimento. Quando V. Ex^a foi convocado pela Presidente Dilma Rousseff para ser Ministro da Integração Nacional, arrumou a casa da revitalização, organizou, deu uma sistematização em todos os trabalhos, em todas as operações. Portanto, V. Ex^a tem um mérito muito grande neste trabalho, deu uma contribuição extraordinária. Portanto, teremos com certeza, no futuro próximo, essa transposição para atender 12 milhões de nordestinos.

Agradeço o tempo aqui proporcionado pelo nosso Presidente e fico muito feliz por essas considerações. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senador Antonio Anastasia.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – Muito obrigado, Presidente Otto Alencar.

Primeiro, naturalmente, quero agradecer as generosas palavras dos meus irmãos nordestinos aqui presentes: de V. Ex^a, do Senador Raimundo e do Senador Fernando Bezerra, eminentes nordestinos; somos irmãos em várias matizes. Agradeço a generosidade das palavras dirigidas a mim.

Minas Gerais é conhecida como o Estado caixa d'água do Brasil. As nossas águas seguem para o norte, em direção ao Nordeste; para o Sul, em direção a São Paulo, ao Paraná e à Bacia do Prata; e para o leste, em direção ao Rio de Janeiro e ao Estado do Espírito Santo. Lamentavelmente, hoje a crise hídrica – que é mundial, não é só brasileira, em razão da mudança climática – já modifica esse panorama. Quando foi lançada, há alguns anos, a ideia da transposição, nós, mineiros, nunca nos negamos a apoiá-la. Ao contrário, somos generosos até em razão da própria geografia do Estado. Mas alertamos desde o primeiro momento – e o Ministro Fernando Bezerra é testemunha privilegiada desse processo, até como grande aliado do projeto – que, para que a transposição tivesse êxito, é imprescindível que haja o que transpor: tem de haver água para ser transposta. E, se não houver, portanto, a revitalização, não haverá transposição, Senador Raimundo. Então, a Paraíba vai ter as obras físicas, mas onde estará a água?

V. Ex^a traz muito bem a lume o exemplo norte-americano do Mississípi, como também fizeram no Vale do Tennessee, o tão famoso TVA, do tempo do *New Deal* do Presidente Roosevelt. Estamos 100 anos atrasados para revitalizar a Bacia do Rio São Francisco.

Lamentavelmente, em Minas, que responde por 75%, nós vemos hoje – e o Senador Otto, num trabalho magnífico que vem realizando, inclusive de visitas, como fez no Rio Correntes, acaba de mencionar –, temos verificado essa necessidade da revitalização.

O Senador Fernando Bezerra, como Ministro, fez um belo trabalho. Aprovou barragens que são importantíssimas, para regularizar o curso e o fluxo dos rios tributários e afluentes do São Francisco e também a necessidade de um amplo trabalho de revitalização.

Então, essa bandeira que o Senador Otto levanta, com o nosso aplauso e reconhecimento geral, da revitalização, é um trabalho prévio e imprescindível à transposição. Esse projeto vem nessa linha, porque permite alimentar de recursos esse grande programa, que não é um programa nem do Nordeste, nem de Minas; é um programa nacional, porque é evidente que isso interessa a todo o Brasil. Vamos trabalhar irmanados nesse sentido.

Parabéns, Senador Fernando, pelo relatório, e meus cumprimentos ao Senador Otto, por esse trabalho bandeirante que tem realizado.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Agradeço ao Senador Anastasia e ao Senador Raimundo Lira.

Eu queria acrescentar que o ex-Ministro Fernando Bezerra foi um grande ministro, que ajudou muito o meu Estado da Bahia, com obras importantes para a região do Semiárido; no sudoeste, em Guanambi; na região de Irecê. Também trabalhou muito em Minas, onde acho que deixou pronto o projeto da Barragem de Jequitaí, que ainda não foi executado.

Por que eu tomei conhecimento disso na Codevasf? Porque o Iphan pediu uma perfuração em cada hectare da bacia, de 9 mil hectares, para investigar se existia alguma coisa que interessasse...

(Intervenção fora do microfone.) (Risos.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Não! Alguma coisa da arqueologia, e foi contratado um arqueólogo, para ver se existiam essas condições. Só que o Rio Jequitaí, pela primeira vez na história da Bacia do Rio São Francisco, secou agora. Desde que a Bacia do São Francisco existe, foi a primeira vez que o Jequitaí secou: virou um caminho de areia! Peguei as fotos e fiquei estarecido com o fato de um rio, como o Jequitaí, um rio caudaloso, ter secado, pela primeira vez, agora – como já morreram vários rios.

Em 2002, 2003, quando se levantou essa questão, eu era Secretário do Governo do Estado da Bahia e nunca me coloquei contra a transposição. Absolutamente. Até porque, em 2003, nós visitamos a transposição do Rio Colorado, nos Estados Unidos, onde eu passei, três semanas, vendo a transposição daquele rio. Vi o que foi feito pelo governo federal no Rio Colorado: atendeu a todos os pré-requisitos de que o Estado do Colorado precisava para deixar fazer a transposição: do saneamento ao replantio das árvores, de escolas a hospitais. Essas coisas foram feitas previamente à revitalização, para, depois, realizarem a transposição das águas do Rio Colorado.

Aqui se começou ao contrário: a transposição sem a revitalização! E, até agora, não foi feita nenhuma gestão para se recuperarem nascentes. Às vezes, quando converso com o Bispo de Barra, Dom Luiz Cappio, ele fala: “Dr. Otto, já há o levantamento das fontes, das nascentes? Porque, se não se recuperarem as nascentes – são as nascentes que produzem água –, não haverá água para chegar nem à Paraíba, nem ao Rio Grande, nem a Pernambuco; absolutamente a nenhuma dessas localidades”.

A minha preocupação é a de quem, realmente, deseja ver a água chegar à Paraíba, ao Rio Grande do Norte, ao Agreste de Pernambuco; atender a irrigação, a produção de energia, o consumo humano, o consumo animal, o consumo industrial.

Por isso, Senador Fernando Bezerra, eu queria...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Sei. Agora com o Jucá, que prometeu, temos quórum para votar.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Exato. Vou só concluir.

Senador Raimundo Lira, Senador Fernando Bezerra, Senador Anastasia, nós aprovamos na CMA uma emenda de R\$300 milhões para a revitalização do Rio São Francisco. Alguns Senadores do Nordeste assinaram essa emenda. Eu peço o seguinte: vamos fazer uma corrente no Nordeste, para que essa emenda seja acolhida pelo Relator do Orçamento. Sabem por quê? Porque, pelo projeto que nós temos na Codevasf, para revitalizar o Rio São Francisco, são necessários R\$600 milhões, aplicados, durante dez anos,...

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) – Por ano.

O SR. OTTO ALENCAR (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – ...nas suas nascentes, para revitalizá-lo. E, neste ano, não se aplicou absolutamente nada para a recuperação de uma fonte, de uma nascente nem de nenhum afluente do Rio São Francisco!

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) – Esse projeto vai proporcionar esses recursos.

O SR. OTTO ALENCAR (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Portanto, eu quero ressaltar agora o relatório do Senador Fernando Bezerra Coelho. Quero aplaudir o relatório dele e perguntar se algum Senador quer discutir o projeto. *(Pausa.)*

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) – Não, vamos votar.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Encerrada a discussão, está em votação em caráter terminativo. Os Srs. Senadores já podem votar. *(Pausa.)*

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Sr. Presidente, Senador Otto Alencar, vou votar “sim” em homenagem ao Relator e em homenagem a V. Ex^a, que é o Velho Chico.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Aliás, o Velho Chico vai objeto de novela da Globo no ano que vem. Vai ser o Velho Chico. Passei para eles subsídios e eles vão colocar, com muita clareza, a necessidade da revitalização do Velho Chico.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Em votação o projeto. Só relembrando aos Srs. Senadores o 429/2015, de autoria do Senador Raimundo Lira, que está aqui presente e foi relatado, agora, pelo Senador Fernando Bezerra, o 429/2015.

O SR. ROMERO JUCÁ (PMDB - RR) – Ou seja, uma dobradinha de Seleção Brasileira: Raimundo Lira e Fernando Bezerra.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Os Srs. Senadores e as Sras Senadoras já votaram? *(Pausa.)*

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Aprovado, por unanimidade, o projeto do nobre Senador Raimundo Lira, que eu quero parabenizar, relatado, com brilhantismo pelo Senador Fernando Bezerra.

O SR. RAIMUNDO LIRA (PMDB - PB) – Estou aplaudindo o Relator.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) – A gente já pode votar o turno suplementar, simbólico.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Vamos colocar em votação... Não tem não. É terminativo.

Senador Fernando Bezerra, V. Ex^a é Relator do item 5.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RAIMUNDO LIRA (PMDB - PB) – Vou agora para a CCJ para a gente aprovar a janela, não é?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Essa matéria será votada, em segunda votação, na próxima reunião, na próxima quarta-feira.

É preciso abrir prazo para a apresentação de emendas, caso algum Senador queira fazê-lo.

Como todos os outros projetos que estão aqui são terminativos, não há mais condição...

Conforme convocação da reunião, eu queria colocar em votação as atas da 2^a, 3^a, 4^a, 5^a, 6^a e 7^a e 9^a reuniões da Comissão.

As Sras e os Srs. Senadores que aprovam as atas permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovadas as atas.

Está encerrada a reunião.

(Iniciada às 9 horas e 30 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas e 25 minutos.)

Senador Otto Alencar
Presidente

Comissão Temporária, criada nos termos do Requerimento nº 935 de 2015, destinada a propor soluções que promovam o desenvolvimento nacional.

ATA DA 12ª REUNIÃO

Ata Circunstanciada da 12ª Reunião, realizada em 9 de dezembro de 2015, às 15 horas e 12 minutos, no Plenário 3 da Ala Senador Alexandre Costa do Senado Federal, sob a presidência do Senador **Otto Alencar (PSD)** e com a presença dos Senadores e Senadoras: **Senadora Gleisi Hoffmann (PT)**, **Senador Acir Gurgacz (PDT)**, **Senador Benedito de Lira (PP)**, **Senador Paulo Rocha (PT)**, **Senador Paulo Paim (PT)**, **Senador Cristovam Buarque (PDT)**, **Senador Romero Jucá (PMDB)**, **Senador Raimundo Lira (PMDB)**, **Senador Valdir Raupp (PMDB)**, **Senador Waldemir Moka (PMDB)**, **Senadora Lúcia Vânia (PSB)**, **Senador Antonio Anastasia (PSDB)**, **Senador Flexa Ribeiro (PSDB)**, **Senador Randolfe Rodrigues (REDE)** e **Senador Blairo Maggi (PR)**. Na ocasião, foi apreciado o Projeto de Lei do Senado nº 186, de 2014. Após aprovação, a presente Ata será publicada juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

(Texto com revisão.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Havendo número regimental, declaro aberta a 12ª Reunião, Ordinária, da comissão criada pelo Requerimento nº 935, de 2015, destinada a propor soluções que promovam o desenvolvimento nacional.

Conforme convocação, a presente reunião destina-se à apreciação de matérias, de acordo com pauta previamente publicada.

Vamos para o item 1.

ITEM 1

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 316, de 2015

- Não terminativo -

Altera a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, para vedar a aplicação de sanções ao Município que ultrapasse o limite para a despesa total com pessoal e para desobrigar o titular do Município de pagar despesas empenhadas no mandato do prefeito anterior, nos casos de perda de recursos que especifica.

Autoria: Senador Otto Alencar

Relatoria: Senador Blairo Maggi

Relatório: Pela aprovação

Observações:

Vista coletiva concedida em 25.11.2015

Eu mudei. O primeiro eu havia retirado de pauta.

Desculpe, Senador Anastasia, mas o Senador Acir Gurgacz pediu para retirar de pauta e eu não comuniquei a V. Exª e às Srª e aos Srs. Senadores.

Eu passo a palavra ao Relator, Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Muito obrigado, Presidente.

Este é um projeto de vossa iniciativa, que lemos na reunião passada. Na realidade, hoje temos apenas que proceder à votação. Pode ser que algum colega tenha alguma observação a fazer, mas o relatório já foi lido e discutido na reunião passada. Falta apenas o encaminhamento dos votos.

Devolvo, então, a palavra ao Presidente para que possa conduzir a votação e coletar os votos favoráveis ou não a este projeto de lei.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senadora Gleisi Hoffmann.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Obrigada, Sr. Presidente.

Eu não entendi. Foi feita a discussão também? Porque eu queria levantar alguns aspectos aqui e talvez V. Exª pudesse...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Eu poderei explicar à senhora, se for o caso, pois sou autor do projeto.

Eu fui Conselheiro do Tribunal de Contas do Estado da Bahia. Poderia ter ficado lá 15 anos. Renunciei com cinco anos e saí porque não me adaptei. De acordo com o projeto, os Municípios do Brasil, principalmente do Nordeste agora, estão perdendo arrecadação. Por que estão perdendo arrecadação? Porque caiu a ar-

recadação do Governo Federal, o que, conseqüentemente, atinge Estados e Municípios. Há Estados que não têm como pagar este ano a folha de pessoal, muito menos o décimo terceiro. É bem provável que em vários Estados aconteça isso. O Rio Grande do Sul está nessa situação. A arrecadação caiu agora porque a economia está em queda. Estamos com dificuldades, há falta de crescimento econômico, e cai a arrecadação. Houve um momento, há uns dois ou três anos, em que a Presidente Dilma baixou o IPI dos automóveis da linha branca, e, com isso, caiu a arrecadação de impostos.

Hoje, a composição da arrecadação do Governo Federal: 48% são PIS/Cofins, Contribuição Social sobre o Lucro Líquido e outros; e 52%, impostos. Só que metade dos impostos cai para a União e metade, para Estados e Municípios. Quando baixa o IPI dos automóveis da linha branca, o que acontece? O Município perde lá. Ele tinha um orçamento previsto de 10 milhões ao ano, entram 8, ele empenhou, o dinheiro não entrou, ele não paga e tem conta rejeitada. Vai ser ficha suja!

Essa que é a realidade. Então, esse projeto é para impedir que, quando o Município perde arrecadação, e a culpa não é do prefeito, uma vez que ele não deixou de cobrar o IPTU, ele não deixou de cobrar dívida ativa, enfim, os impostos são de responsabilidade dele, ele não pode ter conta rejeitada, e o Governo baixando o IPI, e não o compensando. No momento em que a Presidente Dilma baixou o IPI, deveria ter havido uma compensação para os Municípios e os Estados. E não houve.

O Estado da Bahia no Governo Wagner, em 2013, perdeu R\$460 milhões.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – A Cide também. Se cortar a Cide, quem perde são Estados e Municípios.

Só dando o exemplo de 2013, porque fui Secretário da Infraestrutura, com a Cide, perdemos 120 milhões; e com o FPE, 460, porque diminuiu o IPI dos automóveis da linha branca. O Município tem culpa disso, da decisão federal? Não tem! O que deveria ter acontecido? “Vamos compensar os Estados e os Municípios.” Não compensaram.

Então, o prefeito empenha, o dinheiro não chega, ele não paga, ele tem conta rejeitada e passa a ser ficha suja.

Outra coisa: índice de pessoal. No meu Estado, em 10 anos, 43 Municípios perderam a arrecadação por êxodo rural. Havia Município que tinha 15 mil habitantes; passou para 8. Ele tinha arrecadação de 2 milhões; passou para 800. Ele não pode demitir, porque os funcionários são todos estáveis. Então, ele ultrapassa 54% do índice de compensação; ultrapassando, conta rejeitada também. A culpa é do prefeito? Não é do prefeito!

A Lei de Responsabilidade Fiscal, que é de 2000, tem 15 anos, precisa ser revisada, até porque o Congresso Nacional tem uma culpa muito grande em relação às prefeituras. Sabe por que, Senadora? Porque criou mais de 12 projetos, programas especiais, e não mandou dinheiro para pagar a conta. Agora, se não me engano, a Senadora Lúcia Vânia apresentou – ou foi a Senadora Ana Amélia – projeto no sentido de que qualquer programa de governo, aprovado aqui, no Congresso, tem que dizer a fonte do financiamento. Então, veio o ProJovem, o Proidoso, Cras, Crafi, PET, PSF, UBS...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois é! Até para o Conselho Tutelar, o Município tem que contratar pessoal e pagar. Quem paga o Município aqui faz a festa, e o prefeitinho, lá no interior, vai pagar a conta e ter a conta rejeitada.

É preciso acabar com essa centralização de se querer aprovar projeto sem a fonte de pagamento e dizer: prefeito, você, de Catolândia, que tem 2.905 habitantes... Pode ser que tenha nascido um de ontem para hoje, mas o prefeito me disse ontem de noite que só há 2.905, e está encarregado de 700 mil por mês. Fazem um programa para ele pagar e contratar o médico por 20. Ele não tem como pagar. Essa que é a situação.

Esse projeto é exatamente para que o prefeito não pague a conta...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Exato. Dela. E esse que estou apresentando aqui é para que o prefeito não pague a conta quando a arrecadação cair e não for por culpa dele. Agora, se ele deixa de cobrar o ITBI, se ele deixa de cobrar o ISS, se ele deixa de cobrar esses impostos que não acrescentam absolutamente nada... Mas, se é culpa do Governo Federal baixar aqui, e ele pagar a conta lá, ele não pode.

Fui conselheiro durante cinco anos e digo que conheci isso de perto, porque, no meu Estado, eu rejeitei conta de prefeitos. E poucos podem ser considerados tão honestos quanto esses homens. E eu tive que rejeitar as contas deles. E olhavam para mim e diziam: “Conselheiro, não cometi nenhum crime. Caiu a arrecadação. O que eu posso fazer?” Eu dizia: “Está na lei”; e a lei não pode ser inflexível com quem é honesto.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Para discutir, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Para discutir.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Eu também estou inscrita.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Senadora Gleisi, pode falar.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Já está para discutir?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Não senhora! É porque o Flexa Ribeiro tem mania de querer ultrapassar inclusive a Senadora!

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Não, não. Com muito prazer – até ela se inscreveu antes –, eu daria a palavra a ela, mas eu diria que era bom V. Exª falar depois de mim, porque a senhora vai contraditar o que eu vou colocar.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senadora, o projeto já foi discutido. A discussão já foi encerrada. A senhora me pediu uma explicação, e eu estou lhe dando. Na verdade, a discussão já foi encerrada na outra reunião.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Mas eu gostaria de fazer algumas considerações, não obstante essa observação do Senador Blairo para V. Exª, porque eu tenho uma convicção e queria fazer algumas ponderações sobre o que V. Exª disse.

Acho que V. Exª tem razão em grande parte das questões que colocou. Hoje nós temos as finanças da Federação engessadas, da forma como elas são feitas; mas nós também temos poucas formas de fiscalização para efetivação de despesas, a começar...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Poucas?

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Poucas. A começar...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senadora, me perdoe...

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Deixe-me terminar de falar. (Risos.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Eu quero responder até com um pouquinho de veemência: poucas? O prefeito é fiscalizado por mais de doze órgãos! Mais de doze órgãos! Pouca fiscalização?

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Não é fiscalização das contas, é fiscalização da implantação de despesas; limitação de implantação de despesas. O que eu quero dizer com isso?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Está na lei!

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – A começar por esta Casa, nós criamos Municípios; muitos Municípios foram criados pelo Congresso Nacional. Nós discutimos recentemente uma legislação para tentar restringir isso e qualificar a criação; mas, obviamente, quando esta Casa tem a decisão de criar algum Município, esta Casa cria uma prefeitura, cria uma câmara municipal...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Mas não cria prefeitura.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – ... cria uma estrutura funcional, cria pessoal, então, o que acontece? Cria-se despesas que depois você, como disse V. Exª, não pode reduzir, porque nós fazemos concursos públicos, e como é que se reduz pessoal quando cai despesa? Esse é um problema! É um problema da Administração Pública.

Eu sempre digo: nós temos flexibilidade no comando e temos rigidez no aparelho, naquilo que se tem de utilizar para implantar as políticas. Esse é um problema de que nós aqui temos de nos conscientizar. Fizemos a lei agora, mas, com essa mesma lei que criamos, estabelecendo regras para criação de Municípios, já autorizamos outra quantidade de criação de Municípios, principalmente na Região Norte e parte na Região Nordeste.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Mas tem de passar pelas assembleias!

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Tem que passar pela assembleia, mas... O Paraná tem 399 Municípios; há Municípios lá de 2.000 habitantes cuja criação não se justificava.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Mas criados dez anos atrás.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Eu sei, mas nós autorizamos agora as assembleias, principalmente das Regiões Norte e Nordeste, a criarem Municípios.

Só estou dizendo o seguinte: nós também temos de nos policiar. Eu acho que o avanço que nós tivemos com a lei aprovada aqui, de iniciativa da Senadora Ana Amélia, foi importante, mas nós demoramos muito.

Outra coisa: nós falamos, por exemplo, das concessões, em razão de matéria tributária, feitas pelo Executivo, que na realidade tem, na administração tributária, um instrumento de política macroeconômica; mas nós não olhamos o que nós aprovamos nesta Casa de renúncia fiscal. Eu não me lembro em qual Comissão... Acho que foi na CAE; não sei se foi V. Exª ou se foi... Não. Então, foi o Senador Aloysio Nunes, porque eu me lembro de que era do PSDB. Ele disse assim: "Nós não temos que fazer aqui um termômetro do tanto de tributação que nós temos no Brasil; nós temos de fazer um termômetro das isenções que esta Casa dá".

Se nós pegarmos o nível de isenção que nós damos, a começar pelos fundos constitucionais, regionais, a começar por zonas especiais, é muito grande, Senadores! Ai, quando a Presidenta faz uma política econômica... É verdade, Senador! O senhor está chacoalhando a cabeça, mas é verdade: quando ela faz uma política macroeconômica de desoneração...

Vamos lá: desoneração de folha, Presidente. Pelo que eu me lembre, eu estava na Casa Civil, e nós elencamos alguns setores para fazer desoneração de folha – disseram-me que são setores que não podem ser chamados de intensivos de mão de obra; os economistas dizem que há outra nomenclatura, mas eu vou chamar de intensivos de mão de obra –, que são setores da área principalmente de manufaturados; fizemos isso, mandamos para cá; quantos setores foram acrescentados pelo Congresso Nacional?

Ninguém fez essa discussão que V. Exª traz hoje aqui quando se estava discutindo a ampliação das isenções da folha de pagamento para setores. Todos subiram na tribuna para defender que não se ampliasse, e quase que nós não conseguimos reverter a medida provisória da Presidenta com a outra medida que foi mandada aqui para retirar as isenções.

Então, nós somos pródigos nisso!

Quando a gente fala, por exemplo, em isenção de IPI, a gente tem de olhar o que significou isso, principalmente para a indústria automotiva.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Mas deveriam ser as contribuições, não o IPI, porque atinge Estados e Municípios. No caso aí não vai pegar o Governo Federal.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Eu sei, mas o IPI foi na veia para a indústria automotiva, em que o Estado de V. Exª tem grandes investimentos e dá empregabilidade. Então, eu acho que nós temos de fazer essa discussão de forma mais equilibrada, senão fica uma coisa assim: "Não, é só o Executivo". O Executivo tem de ter mecanismo de política macroeconômica. Se precisar isentar para que a atividade econômica possa acelerar, temos de fazer, porque isso significa emprego, isso significa desenvolvimento, isso significa levar para a região o desenvolvimento. V. Exª é de um Estado que fez uma briga fiscal imensa com o Rio Grande do Sul para levar para o seu Estado – não vou dizer que está errado, porque eu acho que nós temos de brigar por investimentos no Estado – a indústria automobilística, abriu mão do ICMS. E esse ICMS de que o Estado abriu mão também impactou nos municípios.

Então, o que estou dizendo é que, às vezes, as coisas não são tão simples. Vou dar outro exemplo. Nós temos um programa, hoje, que é importante, o Bolsa Família, até se discute abatê-lo, mas eu lembro que, antes desse programa, a gente conversava com os prefeitos e o maior problema que os prefeitos tinham era dar assistência, comida para as pessoas. Faziam-se filas na frente das prefeituras para pegar cesta básica. O Bolsa Família teve um impacto fundamental para melhorar a vida dessa população mais carente. E o Mais Médicos? Por exemplo, os Municípios não conseguiam contratar médicos, não conseguiam buscar fora, não tinham dentro, não conseguiam dar o salário necessário, e a União fez.

Então, tudo bem, nós vamos discutir isso? Vamos discutir também o resto das despesas. Eu acho ruim a gente mexer na Lei de Responsabilidade Fiscal nesses quesitos, até porque a lei dá algumas flexibilidades. Por exemplo, a possibilidade de frustração de receitas já é prevista na Lei de Responsabilidade Fiscal, que define mecanismo para a manutenção do equilíbrio diante dessa situação, como as regras de contingência, as hipóteses de limitação de empenho, a movimentação financeira e condições para a renúncia de receita. Isso está lá, está explícito na Lei de Responsabilidade Fiscal. Assim também sobre a proposta de desobrigar o prefeito de pagar despesas empenhadas no mandato anterior. É vedado ao titular de poder ou órgão, nos últimos dois quadrimestres do seu mandato, contrair obrigação de despesa que não possa ser cumprida integralmente dentro dele ou que tenha parcelas a serem pagas no exercício seguinte sem que haja suficiente disponibilidade de caixa para esse efeito.

Então, eu acho que... Podemos melhorar isso? Podemos. Mas eu tenho muito medo de facilitar as coisas. A gente tem cinco mil e poucos municípios, com dificuldades imensas de fazer uma fiscalização efetiva sobre isso, e muitos problemas em Tribunais de Contas de Estados.

A outra coisa, para terminar, Sr. Presidente, que eu queria falar, que é importante, é em relação à despesa com pessoal.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Esse artigo que a senhora leu deve ser o artigo 42 da Lei de Responsabilidade Fiscal, que fala sobre o empenho nos últimos dois quadrimestres. É exatamente esse o responsável pela maioria das rejeições das contas quando o prefeito perde arrecadação. É esse que pune gente honesta porque o dinheiro não entrou, porque Brasília cortou o IPI. Na época do isenção do IPI...

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Mas, o prefeito em exercício não podia fazer.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – O Governo Federal devia dar isenção diminuindo o PIS/Cofins, porque só pega o Governo Federal. Só quem perde arrecadação quando mexe aqui em cima são os Estados e os Municípios.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Eu sei, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Então, isso é festa com o chapéu dos outros.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Não. Eu não posso concordar com isso, porque nós fazemos isso, fazemos a festa aqui...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – A senhora não viveu o que eu vivi, rejeitando conta de gente honesta, como ocorreu na Bahia. Outra coisa, foi o que me levou, inclusive, a, depois de cinco anos, dizer: eu não quero mais ficar aqui, pois estou aplicando uma lei injusta com as pessoas, com gente direita, com gente honesta, muito honesta. Jamais, no meu Tribunal, eu analisei coisas como vejo analisarem em Brasília, esses escândalos todos, Lava Jato, uma série de atos irregulares que acontecem, um atrás do outro, parecendo um dominó, em série, entendeu, Senadora? Isso foi o que me levou a fazer essa emenda.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Sr. Presidente, só para encerrar, por favor, acho que é importante, se nós queremos acertar isso, mudar a Lei de Responsabilidade Fiscal, fazer uma revisão dela aqui.

Assim como nós vamos fazer com a 8.666, nós temos de ter coragem, trazer uma discussão efetiva da Lei de Responsabilidade Fiscal, porque fica todo mundo sem coragem de fazer uma discussão ampla sobre essa lei. Parece uma lei imexível, que não pode ser discutida. E nós ficamos tentando fazer adequações. E nessas adequações, podemos abrir espaço para que as coisas piores.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Mas ele não é terminativo.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Na questão da despesa com pessoal, por exemplo, esta Casa tem que discutir o limite. Nós aprovamos o Plano Nacional de Educação em que se diz que nós temos que aumentar os investimentos para salário de professor, e temos que aumentar. Eu também acho que a maior despesa de educação é com pessoal, é com gente, salário de professor. Como é que nós vamos fazer isso com o limite da Lei de Responsabilidade Fiscal? Nós temos que mudar porque isso vai estourar e não vai estourar só nesses casos. Vai estourar para tudo.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Nesse caso do Fundeb, o Governo Federal já não repassa quase nada para os Municípios. Quem paga tudo são os Municípios. E hoje, a Lei de Responsabilidade Fiscal, Senadora, estabelece 60%, no Fundeb, com pessoal, 60%, e estabelece, na mesma lei, 54% de uma maneira geral, para pessoal, o que já é uma incoerência.

Segundo, hoje, os prefeitos estão pagando de 80% a 90% do Fundeb, sabe por quê? Porque o Governo Federal nunca mais repassou recursos, absolutamente nada.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Mas é que essa não é uma discussão ...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Quem está na ponta sofre com a situação.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Eu estou falando que o limite da Lei de Responsabilidade Fiscal para pessoal não tem a ver com o repasse do Governo Federal. Há um limite em razão da receita.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Tem a ver porque não repassa o dinheiro. Como é que não repassa o dinheiro?

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Tudo bem. Não repassa dinheiro do quê? Do FPE, do FPM, da receita?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Se o Governo Federal não repassa o dinheiro, o prefeito não tem como...

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – A Constituição é clara na divisão das responsabilidades. O que eu estou dizendo é que, para nós cumprirmos o PNE, vamos ter que gastar quase 80% da verba de educação com pessoal. E está justo, porque se trata da qualificação do ensino. É preciso pagar bem o professor, é preciso qualificar o professor. Agora, nós precisamos mudar isso aqui. Temos que ter coragem para mudar o limite da Lei de Responsabilidade Fiscal aqui no Congresso para as despesas com educação. Essa não é uma questão de briga de Município com a União. Está errada essa concepção. Nós ficamos numa chave de braço que não representa a realidade. Nós temos, hoje, muitos programas dos Municípios pagos pela União e há muitas coisas dos Municípios que precisariam de repasse de recursos. Agora, há uma lei federal que nós temos que ter a coragem de discutir. É isso só que eu quero levantar, Presidente, porque acho que não é correto a gente fazer isso.

Então, com todo o respeito que eu tenho a V. Exª, eu vou dar meu voto contrário.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não. Senador Flexa Ribeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Presidente Otto Alencar; Relator, Senador Blairo Maggi; Srªs Senadoras, Srs. Senadores, primeiro, concordo com o Senador Otto com relação à situação de Estados e Municípios, com queda de arrecadação não por falta de arrecadar recursos no Estado, mas por transferências federais que vêm trazendo dificuldades aos Estados e Municípios.

Eu quero parabenizar a Senadora Ana Amélia. O projeto que determina que não se pode mais transferir obrigações a Estados e Municípios sem que se transfira fonte de recurso é corretíssimo.

Senador Otto, eu também gostaria que V. Exª pudesse trazer para esta Comissão Especial um projeto, há vários, mas há um de minha autoria, uma PEC que determina que qualquer incentivo, o que é justo... Eu concordo com a Senadora Gleisi, ou seja, é preciso incentivar a indústria automobilística ou a indústria da linha branca, reduzir IPI, mas essa diminuição tem que ser só na parte que cabe à Federação. A parte que cabe aos Estados e Municípios é intocável. Há uma PEC nesse sentido. Vamos trazê-la para cá...

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR. *Fora do microfone.*) – ...econômico da medida macroeconômica.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – ... para a Comissão Especial do Desenvolvimento Nacional e vamos dar prioridade para podermos bloquear isso. Quer dizer, o Governo vai poder continuar fazendo a sua política de incentivos. Eu lamento que a Senadora tenha citado os fundos constitucionais como sendo os culpados pela perda de receita. Quer dizer, nós temos regiões – diferentemente do Paraná, do Sul e Sudeste – que estão ainda subdesenvolvidas, como é o caso do Norte, do Nordeste e do Centro-Oeste, criam-se fundos constitucionais que são insuficientes, e a Senadora usa os fundos constitucionais como argumento para justificar a situação dos Municípios.

Agora, quanto a essa questão, realmente, das contribuições, nós precisamos tomar uma posição no Congresso. Hoje, como V. Exª colocou, metade da arrecadação a União não compartilha. Então, nós temos que fazer compartilhar as contribuições. Isso depende do Congresso.

Agora, preocupa-me, Senador, eu concordo: se houver queda de arrecadação por diminuição de receita, que você possa flexibilizar, para que os Municípios e os Estados não incorram na Lei de Responsabilidade Fiscal, no limite de gastos com pessoal. Houve queda de receita, não depende dele, então, flexibilize. Mas preocupa-me aqui quando, no art. 42-A, diz que o titular do Município está desobrigado de pagar as despesas empenhadas no mandato anterior, de outro prefeito, ressalvada a hipótese de disponibilidade financeira, suficiente – é lógico – em caixa, em caso de perda de recurso financeiro. Essa desobrigação tem que ser temporária, porque, se não, é calote. O serviço foi feito, foi empenhado; aí o prefeito que assumiu teve queda de receita, ele está desobrigado a cumprir o compromisso que está assumido pela prefeitura como ente?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Não, mas aqui está escrito “desobrigado de pagar”.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – De cumprir o artigo da lei.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Não, está aqui “de pagar”.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Como é que está aí?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – “De pagar”.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Então, a redução está errada.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Porque aí é calote.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – De cumprir o artigo da lei.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Então, eu pediria ao Relator que pudéssemos corrigir.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pode corrigir.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Porque seria a flexibilização.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Ele pode dizer que é desobrigado de cumprir o artigo da lei, que é o art. 42, que diz o seguinte: “dentro do exercício do mandato...”

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Não, eu concordo com V. Ex^a.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – ... se o prefeito não pagar o que está empenhado, ele fica com conta rejeitada. Resultado: cai a arrecadação. Se ele faz o orçamento dele, do ano, de 10 milhões, aí vem para...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Se cair a arrecadação das transferências.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Exatamente, da transferência do fundo de participação.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Fundo de participação. Seria interessante colocar fundo de participação.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Então, a redação: ele fica desobrigado de cumprir o artigo que versa sobre essa questão.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Isso, concordo com V. Ex^a, mas não de não pagar.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Não pagar, não; então, a redação está errada.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – E eu pediria a V. Ex^a, se eu posso apresentar aqui...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Eu até agradeço.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Eu pediria a V. Ex^a, eu vou encaminhar aqui, para a Comissão, o projeto, para alterarmos a questão da repartição...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Mudar a redação, então.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – ... das políticas de incentivo do Governo, do IPI, que sejam só para a parte devida à União, para considerarmos como um projeto, para que a Comissão também se pronuncie.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Exatamente. E quem, Senador Flexa, mais paga essa conta é o Município que não tem arrecadação do ICMS. Por exemplo, na Bahia, um Município só arrecada mais ICMS por mês do que 192 somados juntos. Sabe por quê? Porque só um Município...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Não, eu queria explicar. Só um Município na Bahia arrecada mais do que 192 somados, juntos. Sabe por quê? Porque a distribuição do ICMS está na Constituição Federal, o que é uma aberração. O Constituinte de 1988 colocou lá 75% do ICMS pelo IVA e 25%, índice de compensação. Então, o maior absurdo que pode estar na Constituição é esse.

Quem deveria distribuir o ICMS? Uma lei aprovada nas assembleias dos Estados, mas não está na Constituição Federal de 1988. Está lá, no artigo tributário, 75% pelo IVA. Então, um Município só, na Bahia, com 30 mil habitantes, arrecada mais do que 192.

Quem é atingido quando cai o IPI? Os Municípios pobres, que não têm arrecadação de ICMS, não têm fábrica. Na Bahia, são 258 que têm menos de 15 mil habitantes, do Semiárido, dos 417.

Sabe qual é o maior pecado do Congresso? É uma receita única para todos os Municípios do Brasil. O mesmo piso pago em Catolândia, que tem arrecadação de 700 mil para professor, é o mesmo de São Paulo. Aprovado por aqui.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Mas nós que aprovamos.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Aprovamos aqui. Esse é o maior crime contra o Município. Quem deveria aprovar piso era a Câmara de Vereadores. O Município tem três autonomias que não podem ser feridas e que constantemente o Congresso Nacional fere: administrativa, financeira e política. Quem deveria estabelecer o piso de Catolândia era a Câmara de Vereadores, em cima dos 700 mil que arrecada por mês. Não é aqui. E piso igual ao de São Paulo, do Rio de Janeiro.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – E a correção.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – E fazer a correção. Então, um Município só, da Bahia, arrecada mais ICMS do que 192 somados juntos, com 30 mil habitantes. É a maior renda *per capita* do Brasil.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Eu sei. No Paraná, há Municípios que recebem *royalties* da Itaipu, não sabem onde põem o dinheiro, fazem fonte luminosa: Santa Terezinha, Itaipulândia, São Miguel.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Tem que mexer nessa legislação, não dá para continuar assim.

Com a palavra, o Senador Anastasia e, depois, o Senador Cristovam.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Eu só queria completar, Senador Otto. Existe outra distorção também, Senadora Gleisi, é a distribuição do ICMS. Por exemplo, há Municípios no Pará, como Parauapebas, onde está o projeto da Vale, onde o ICMS não é cobrado, deveria ser resposto pela Federação, e lamentavelmente não é. Mas para efeito de distribuição da cota-parte do ICMS, aquele ICMS que não é cobrado é considerado na cota-parte como se ele efetivamente fosse cobrado. Então, a cota-parte de Parauapebas é praticamente idêntica à de Belém, que tem um pouco mais de 1 milhão de habitantes, enquanto Parauapebas tem um pouco mais de 200 mil habitantes.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senador Anastasia. Depois, Senador Cristovam Buarque.

Esta discussão tinha sido encerrada, mas não posso negar a palavra à Senadora.

O SR. BENEDITO DE LIRA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - AL) – É exatamente isso que eu ia falar agora. A discussão foi encerrada, mas tivemos agora uma nova rodada de discussão. Consequentemente...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Porque a Senadora pediu a palavra e eu não podia negar.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Esta Casa é uma casa de debate. O que fazemos aqui senão debater?

O SR. BENEDITO DE LIRA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - AL) – Mas aí estamos ferindo o Regimento.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – Foi bom, porque, como lembrou o Senador Flexa, até houve a modificação...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Vamos ouvir o Senador Anastasia.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – A minha intervenção é muito rápida, Presidente.

Primeiro...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – É uma voz sempre muito equilibrada.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – Muito obrigado, Presidente, Senador Otto. Queria, primeiro, registrar meu apoio ao projeto, porque também em Minas Gerais, com 853 Municípios, acompanhei o drama das prefeituras, ao longo dos últimos anos, com a queda da receita, e também do Estado.

Queria dizer à Senadora Gleisi que S. Exª coloca até corretamente a ponderação de que o Congresso concede os benefícios em relação a medidas que vieram do Governo Federal. Mas, eminente Senadora, isso está na esfera de governabilidade da União. Então, é Poder Executivo federal e Legislativo federal. O que é injusto, o que é ingrato é exatamente o Legislativo federal impor perdas a Estados e Municípios que não têm defesa aqui. Em tese, a Casa da Federação é o Senado, mas sabemos que o Senado, na prática, acaba que, muitas vezes, não defende a Federação como deveria, criando os pisos, criando benefícios, diminuindo...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – Não defende, é o que estou dizendo, não defende os Estados. Então, o resultado... Falo Casa da Federação, porque é a Casa dos Estados, falo Federação porque é o conjunto dos Estados. Esse é o drama colocado.

Acho que tem razão a Senadora Gleisi. A revisão da Lei de Responsabilidade é importantíssima. Eu mesmo estou apresentando um projeto esta semana no sentido de colocar um artigo na Lei de Responsabilidade que proíba ao gestor criar obrigações salariais para o mandato seguinte, porque isso também virou uma coque-

luce. O governador, o prefeito aprova aumento para oito anos depois. E quem vai pagar? Então, que encerre no seu mandato, não pode passar para adiante. São modificações importantes da Lei de Responsabilidade.

Mas quero manifestar meu apoio ao projeto, que terá aqui nosso aplauso.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Obrigado. Senador Cristovam Buarque.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Pedi a palavra, primeiro, para me solidarizar com a posição da Senadora, mas estou vendo que estamos entrando por outro campo do qual não posso fugir.

Vejam bem, dizer que o piso salarial do professor deve ser uma decisão do prefeito é municipalizar as crianças. Então, a criança não nasce no Brasil, ela nasce no Município apenas. Agora, vejam a contradição que nós temos: ninguém diz que a campanha contra a poliomielite deve ser feita pelo prefeito, porque poliomielite dá em rico e dá em pobre, mas analfabetismo, não. Aí a gente joga para o prefeito. Tem que ser nacional. Agora, o Governo Federal deveria bancar. O que não pode é o piso ser bancado pelo governo local.

Daí que, coerentemente com a minha proposta de piso salarial, que já estava na Constituição, e com aval do Ministro da Educação do momento, Fernando Haddad, e do Presidente Lula, fiz a lei que regulamentava – já estava na Constituição – a ideia do piso. Apenas fiz a lei. É natural!

Nós não podemos deixar que as crianças brasileiras sejam condenadas ao pobre Município onde elas nascem, Senador Lira. A criança, ao nascer no Brasil, tem que ser tratada como brasileira. Agora, o dinheiro não pode ficar só à custa do prefeito, senão é incoerente. Aritmética não resolve, não bate. A gente trata como brasileira, mas o dinheiro é municipal. Aí tem um projeto de lei que propõe que o piso salarial seja pago pela União. Vamos aprovar esse projeto. Está andando por aí.

A gente não pode ter gastos diferenciados na educação de uma criança. Aliás, nem mesmo rico e pobre. Devia ser o mesmo valor para educação de cada criança neste País. Isso está faltando a gente determinar se quer fazer justiça neste País. Esse é um ponto.

Agora vamos voltar ao outro. Acho que flexibilizar a Lei de Responsabilidade Fiscal é começar a flexibilizar o valor da moeda. Logo em seguida, virá inflação. O que precisamos é mudar a estrutura da Lei de Responsabilidade Fiscal. Por exemplo, em certos setores, a Lei de Responsabilidade Fiscal se aplica com percentagens diferentes no limite do gasto de pessoal. Aí é mudar a estrutura, e não flexibilizar. Fora isso, Senador, é um perigo flexibilizar.

Outra coisa. Temos sim – e aí o senhor tem razão – de não criminalizar um prefeito, que está pagando pelo crime de outro. Aí não pode. Vamos descobrir uma maneira de não criminalizar o prefeito, sem deixar de dar responsabilidade devida ao Município. Talvez esteja faltando um pouco, talvez esteja faltando a gente afinar – e pedi vista para isso e confesso que não consegui – afinar a diferença entre a pessoa do prefeito e a pessoa jurídica do Município. A pessoa física do prefeito não pode ser responsabilizada pelo que o anterior fez. A lei já prevê que seja preso e que fique cinco anos sem direitos políticos o prefeito anterior, que gastou mais do que devia. O atual, não pode ser punido, mas tem que responsabilizar o Município, por culpa do prefeito anterior, que foi eleito pelo Município. Está faltando afinar tudo isso.

Confesso que, quando pedi vista, imaginava fazer esse trabalho, e não consegui. Como tem uma certa urgência, não sou eu que vou prender mais esse projeto, mas creio que estamos simplificando a coisa. Ao invés de aprofundar para resolver algo concreto que o senhor sofreu como conselheiro do Supremo...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Do Município.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Desculpe. Do Supremo, não. Lá é Ministro, não era conselheiro. Lá é Ministro. Como conselheiro do Tribunal do Município, sofreu, tem essa experiência na pele, está correto em trazer esse problema, mas precisamos afinar de uma maneira que não traga certa leviandade à Lei de Responsabilidade Fiscal, não puna...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Não tive nenhum interesse, Senador, de fazer leviandade...

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Claro que não. Lógico, Senador Otto. Lógico que não.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Aí o senhor colocou uma palavra que pediria que o senhor retirasse a palavra.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Eu retiro a palavra, mas nem precisava, porque não foi para o senhor.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Eu não falei “leviana”.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Primeiro, eu retiro, mas nem precisava, porque não foi para o senhor, foi para o conjunto da regra que estão trazendo. Fizeram leve a lei.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Aí me faça um favor. Pegue o meu nome, CPF, e pergunte do que sou acusado depois de ter ocupado tantos cargos na minha vida.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Senador Otto, mil desculpas. Nem foi dirigida ao senhor, mas, mesmo assim, peço desculpas.

Estamos fazendo a lei ficar leve demais. A lei tem que ter um peso.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – O senhor nunca foi prefeito para saber como ela é pesada para um prefeito do interior da Bahia, pobre, pequeno, com pouca arrecadação.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Eu fui prefeito de Brasília. Chamavam de governador...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Foi Governador do Distrito Federal. O Distrito Federal tem 2.800, 30 milhões de orçamento por ano...

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Ministro, Ministro, não vamos...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – A Bahia tem 13 milhões de habitantes, 40 milhões por ano.

Aqui é o paraíso.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Não vamos fulanizar. Vamos analisar o processo em si.

O prefeito tem que ser...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – É um paraíso, está devendo e sem pagar. Há má gestão...

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Desculpe, Senador. Quero saber se ainda estou com a palavra ou não.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Está sim, senhor.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Eu respeito a sua preocupação com a figura do prefeito. Aqui estamos vivendo isso. O nosso Governador está passando por isso, por culpa do ...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Não devia passar...

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Não devia. Ele. Mas o Município...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Com tanto dinheiro, não devia passar.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Isso, mas está passando...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Sobrando dinheiro.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Mas está passando. Agora, a figura jurídica é diferente da figura física. Vamos fazer com que, na lei, a pessoa física do prefeito não seja responsabilizada, mas...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – A lei é essa.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Do jeito que está, vai liberar demais o Município. Vai liberar o Município da responsabilidade fiscal. E aí o que a gente vai trazer é irresponsabilidade de prefeitos. E aí volta a inflação, que é o pior de todos os impostos e a pior de todas as corrupções que um país tem.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Eu queria agradecer o Senador Flexa Ribeiro, que alertou para um problema: que a redação do projeto realmente não está correta. Combinei com o Senador Blairo Maggi que ele pudesse rever o relatório para trazer à votação em outra oportunidade.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Presidente, vou fazer um esclarecimento...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Houve um erro de redação.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Não é simplesmente aqui trocar a palavra “desobrigar” por “pagar”. Tem que acertar também a ementa do projeto. Na semana que vem, quarta-feira, eu trago pronto. Vou mandar para os membros da Comissão com antecedência para que cada um possa olhar o que vamos votar. Então, na quarta-feira, a gente vota esse item por primeiro. Já foi amplamente discutido. Então, fica para a semana que vem.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – E outra coisa, o projeto não é terminativo. Ele vai a plenário e lá será discutido.

Segundo item da pauta, Projeto de Lei do Senador Ciro Nogueira.

Passo a palavra ao Relator, Senador Blairo Maggi.

Houve vista concedida ao Senador Benedito de Lira.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Muito obrigado, Presidente.

Apresentei esse relatório acho que há duas semanas, teve vista coletiva. Aliás, ficou uma semana sem vista para debate. E, na segunda semana, teve vista coletiva. E estamos hoje para retomar as discussões e também a votação desse projeto.

Nesta semana, eu recebi várias sugestões de colegas Senadores para aceitar ou não emendas que foram aqui colocadas e também sugestões que serão acatadas aqui na nossa relatoria.

Então, dado como lido esse projeto, eu vou às emendas que foram apresentadas.

O Senador Benedito de Lira apresentou uma emenda que está denominada como Emenda nº 1, que não será acatada pelo Relator em função de que descaracteriza, vamos chamar assim, um dos pilares dessa construção da liberação de jogos de azar, que é justamente a possibilidade da legalização do jogo do bicho numa situação dos jogos em bingo, e, em terceira parte, os jogos nos cassinos.

Essa Emenda nº 1, do Senador Benedito de Lira, propõe que nos locais credenciados à exploração de jogo do bicho, também poderá ser permitida a exploração do jogo de vídeo-loteria desde que atenda as condições previstas na lei, no regulamento. É isso que não vou acatar, porque, no momento em que trouxermos isso para a legalidade, vamos colocar não só o jogo do bicho tradicional, e eu não sei como funciona, se a cada esquina tem uma casinha, sei que pelo menos em Mato Grosso tem umas casinhas, que ali poderiam ser instaladas máquinas de caça-níquel. Então, não faz isso. E penso que seria reforçar um problema nas cidades. Assim, eu, da minha parte, não vou acatar essa emenda que chamamos de Emenda nº 1.

A Emenda nº 2, também Senador Benedito de Lira, é uma emenda bastante grande. Não é um substitutivo, mas bastante grande. Parte dela será acatada pelo Relator. Ele faz o seguinte: no art. 3º, ele altera o inciso IV, que vai dizer o seguinte: jogos eletrônicos, inclusive vídeo-bingo; vídeo-jogo, aliás. Mas aí, depois, tem a definição aqui do que é isso. No art. 4º, ele está definindo como vídeo-jogo:

Art. 4º

.....

VI – vídeo-jogo: jogo realizado mediante o uso de equipamento de informática comandado por programa de processamento de dados dedicado que assegure integral lisura dos resultados, oferecendo prêmios em dinheiro, cujas combinações são sorteadas eletronicamente, mediante programa dedicado, acionado individualmente pelo jogador, cuja memória flash, inviolável e vinculada ao programa eletrônico da máquina, registre todas as operações realizadas no curso de sua utilização na qual um único jogador concorre a uma sequência ganhadora.

Também o art. 6º, que será então introduzido no nosso relatório, diz o seguinte:

Art. 6º O credenciamento para explorar jogos de azar somente será outorgado às pessoas jurídicas que comprovarem:

I – regularidade fiscal em relação aos tributos e contribuições de competência da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; e

II – idoneidade financeira.

Parágrafo único. A pessoa jurídica interessada em explorar jogos de azar em cassinos deverá ser constituída sob as leis brasileiras, com sede e administração no País.

Art. 14, que também será acatado. A redação será:

Art. 14. Será credenciada no máximo 1 (uma) casa de bingo a cada 150 (cento e cinquenta) mil habitantes no município onde o estabelecimento deverá funcionar, na forma do regulamento.

Parágrafo único. Em município com menos de 150 (cento e cinquenta) mil habitantes será credenciada no máximo 1 (uma) casa de bingo [por cidade].

A diferença aqui é que, no relatório original que eu trouxe, eram 250 mil habitantes. E aqui a proposta, então, do Senador Benedito de Lira, que eu estou acatando, é trazer para 150 mil habitantes.

Os arts. 10, 13, 16 e 19 aqui propostos não serão acatados pelo Relator.

Então, do Senador Benedito de Lira, são esses os pontos.

Também uma sugestão, e aqui vai entrar como emenda de redação, proposta aqui nas nossas conversas pelo Senador Otto Alencar, mas foi um assunto levantado pela imprensa, a imprensa levantou esse assunto, em que eles chamaram atenção para a questão de membros do Congresso Nacional ou da política local ou da

política federal, esses cidadãos poderem operar com cassinos e coisas parecidas. Então, nós estamos fazendo aqui uma alteração em que se acrescenta o parágrafo único, art. 6º, ao Projeto de Lei do Senado nº 184, de 2014, com a seguinte redação. O art. 6º fica com o parágrafo único dizendo o seguinte: que ficam vedados de explorar jogos de azar detentores de mandatos eletivos, tanto em nível federal como estadual e municipal. É uma sugestão que foi trazida e, como há uma grande discussão, vai ser colocado aqui então como um dos pontos a serem aceitos, impedindo que pessoas políticas possam comandar esse jogo. Eu, particularmente, acho que político não é diferente de nenhum outro bichinho por aí. Mas, para ressaltar e dar uma transparência maior, vamos acatar aqui a sugestão.

Também do Senador Flexa Ribeiro. Ele apresentou uma emenda, a Emenda nº 4, que o Relator não acatará por ser bastante diferente do relatório que nós já apresentamos. O Senador Flexa propõe aqui que os jogos, no caso, os cassinos, pudessem ser restritos ao Norte, Nordeste e Centro-Oeste. E a nossa proposta, que está colocada, é de que possa ser aberto a todas as regiões do Brasil, onde as coisas vão ser discutidas com o setor público, que terá que autorizar e fazer as coisas.

Então, a grande diferença, Senador Flexa, entre o que V. Exª propõe e aquilo que está no relatório é que V. Exª quer que os jogos sejam regionalizados, e o meu relatório permite que todos os Estados da Federação possam recebê-los. O senhor tem todo o direito de defender.

Com a palavra, V. Exª, Senador Flexa Ribeiro, do Pará, que não quer cassino em São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – É para discutir já?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Para defender a minha emenda.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Então, vamos abrir a discussão.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Presidente, então, vou terminar aqui.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Tem que terminar para abrir a discussão.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Duas sugestões trazidas pelo Senador Douglas Cintra serão acatadas. Na realidade, o que o Senador Douglas está trazendo está implícito no projeto, está no regulamento, mas o Senador Douglas quer deixar isso mais claro. Da minha parte, não há óbice nisso. No art. 4º, ele quer que seja assim: que a autorização para operação de bingos eventuais, que são os bingos aqui previstos, não nas casas de bingos, mas em estádios, em festas ou alguma coisa do gênero, deverá obedecer os mesmos requisitos de habilitação dos operadores, exigências de garantias e premiação previstos nos arts. 6º, 7º, §1º, 10, 11 e 19 da presente lei.

Concordo, como eu disse, isso já está implícito na lei, porém, sempre que há bingos de igreja, de festas, que serão autorizados na legislação, estará previsto muito claramente que terá que ter uma garantia para fazer isso. A gente já viu muitos bingos que foram vendidos e, na realidade, depois, não aconteceram. Então, será acatada essa sugestão aqui.

A outra que vou acatar é: acrescente-se ao art. 31 o seguinte parágrafo:

Art. 31.....

Parágrafo único. Os sorteios realizados para contemplação por consórcios e títulos de capitalização serão regidos por normativos próprios emanados do Banco Central do Brasil e da Superintendência de Seguros Privados, respectivamente.

Também esse artigo está subentendido na lei, mas fica mais claro que há uma fiscalização, um controle maior sobre esses dois assuntos.

Então, Presidente, são essas as emendas que serão acatadas ou não acatadas, conforme o relatório apresentado.

Muito obrigado.

O SR. BENEDITO DE LIRA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - AL) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pela ordem, Senador Benedito de Lira.

O SR. BENEDITO DE LIRA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - AL) – Sr. Presidente, eu, na verdade, apresentei uma emenda e fiz encaminhamento de uma segunda emenda, que me parece não chegou às mãos do Relator. Ela trata exatamente de uma alteração do art. 20 do substitutivo.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – V. Exª havia me falado, desculpe, eu esqueci. Vou dar meu parecer.

O SR. BENEDITO DE LIRA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - AL) – Eu gostaria que V. Exª pudesse se manifestar a respeito.

Muito obrigado.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Farei isso. Essa emenda do Senador Benedito de Lira propõe uma destinação diferente dos impostos e dos recursos arrecadados nessas modalidades de jogos. O que está previsto no meu relatório é que a maior parte do dinheiro ou 100% do dinheiro arrecadado vá para a Seguridade Social. Segundo os meus universitários, não podemos versar diferente nessa matéria. Se destinarmos recursos, como V. Exª propõe, para resolver o problema dos lixões, da segurança, outros problemas, teríamos que mexer na Constituição para poder abarcar essa situação.

Portanto, pelas informações que tenho, Senador Benedito, não vamos poder acatar, não darei um parecer favorável, e os recursos arrecadados nessa modalidade ou nas modalidades dos jogos serão todos para a Seguridade Social. Isso não impede que, no futuro, V. Exª ou qualquer outro Parlamentar faça uma emenda constitucional e destine os recursos para outra área.

O SR. BENEDITO DE LIRA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - AL) – Sr. Presidente, apenas para justificar o porquê da nossa proposição. Na nossa emenda, estamos propondo que 50% da arrecadação vá para a União, 20%, para os Estados e o Distrito Federal; e 30%, para os Municípios. Nos Estados e no Distrito Federal, esses 20% seriam alocados no setor de saúde.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Mas pode ser. Seguridade é saúde.

O SR. BENEDITO DE LIRA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - AL) – Sim, mas seguridade social é outra coisa.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Não.

O SR. BENEDITO DE LIRA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - AL) – Para a saúde, porque os Municípios e os Estados – todos sabemos – fazem uma saúde péssima. Péssima!

Outra coisa: nós temos uma situação, neste País, de muita dificuldade, inclusive degradação do meio ambiente, que é exatamente a irresponsabilidade no que diz respeito aos lixões espalhados pelas vias públicas, Municípios, etc. Então, há uma norma legal que deu prazo aos Municípios para acabar com os lixões. Infelizmente, não foi possível. Por quê? Porque os Municípios não... (*Pausa.*)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – V. Exª tem a palavra.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Estão conferindo o quórum.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Não é nada disso.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Estão preocupados com o quórum, porque é terminativo.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – É terminativo.

O SR. BENEDITO DE LIRA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - AL) – Então, Presidente, eu vou fazer o seguinte. Eu vou aceitar a decisão do Líder e me reservo o direito de fazer o destaque, se for necessário, no plenário da Casa.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – É só V. Exª pedir para discutir.

Então, não há outro Senador ou Senadora...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Senador Otto, eu preciso defender a emenda.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Que emenda?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Então eu posso destacar a Emenda nº 4, para a gente votar em separado.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois é. Então, V. Exª está destacando a emenda.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Destaco a Emenda nº 4 e a gente discute depois.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Não há nenhum outro Senador que queira discutir.

Está encerrada a discussão.

Vamos à votação do projeto. O projeto é terminativo. Está encerrada a discussão, e a votação é nominal. Os Srs. Senadores podem votar.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR. *Fora do microfone.*) – Eu queria discutir.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Já encerrou a discussão.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR. *Fora do microfone.*) – Eu fui ao banheiro. Eu perdi a discussão?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Eu não vi. Pensei que você tinha saído. Não está inscrita aqui.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Presidente, eu queria destacar a Emenda nº 4 e o art. 20.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Mas já está encerrada. Eu pensei que você tinha saído. Desculpe, Senadora.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Eu estava aqui. Eu pedi inscrição.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – A senhora quer discutir?

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR. *Fora do microfone.*) – Até porque vocês vão votar, eu quero...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Eu já tinha encerrado, mas eu abro mão. Não tem problema.

Senadora, a senhora me desculpe. Eu pensei que a senhora tinha saído. Nós estávamos com pouco quórum para votar. Pedi ao Senador Paim para ficar aqui, para manter o quórum de votação.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Presidente! Presidente Otto, os meus destaques nós vamos discutir depois, a Emenda nº 4 e o art. 20.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Está certo. V. Exª vai discutir depois.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – E o quórum para resolver depois?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Se o Paim ficar, tem quórum de votação. É terminativo.

O SR. BENEDITO DE LIRA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - AL) – Então vamos votar.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Mas a Senadora Gleisi Hoffmann disse que... Peço desculpas à senhora. Pensei que a senhora tinha se retirado.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Não, não.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Mas eu percebo que a senhora estava presente. Então, pode discutir.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Desculpe, eu saí, mas realmente foi por questões fisiológicas. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – A senhora tem o tempo regimental para discutir, e peço desculpas à senhora.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Não tem problema. Eu agradeço.

Eu, na realidade, não vou nem fazer o arrazoado que eu tinha trazido aqui, porque eu acho que ele é longo, mas é uma matéria sobre a qual eu tenho muitas dúvidas. Eu estava externando aqui. Nós tivemos um embate, uma discussão grande no Estado do Paraná sobre a legalização de jogos, na época em que o Senador Requião era governador. Acompanhei um pouco isso e os problemas que isso causou ao Estado.

Também tenho dúvidas sobre o papel dos Estados nessa administração dos jogos. Tenho muitas dúvidas. Eu não quero e não tenho uma posição de Governo, fechada. Não é uma questão de posição de Governo. Nós também temos divergências dentro do Partido, dentro do PT. É dúvida pessoal mesmo, e não é por uma questão só de valores morais ou religiosos. Não é isso. É pelas consequências que isso tem em várias outras áreas: na área, por exemplo, de drogas, na área de lavagem de dinheiro, na área de prostituição. Pode me dizer o que for, mas geralmente a questão do jogo incentiva uma série de atividades outras. Embora ele esteja regulamentado e legal, pode causar impactos negativos na sociedade.

Eu tenho dúvidas, mas como V. Exªs já fizeram um debate, já houve a apresentação do relatório... Eu não vim à reunião passada porque eu estava na CMO. Falei com o Presidente, inclusive.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Exato.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Nós estávamos discutindo o relatório de receita. Eu não podia me ausentar de lá. Eu gostaria só de registrar... O Senador Binho também estava lá. Eu gostaria só de registrar a minha dúvida e eu vou me abster da votação, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não, Senadora, entendo perfeitamente.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Porque eu acho que nós temos que fazer uma discussão mais aprofundada desse tema. Eu não tenho realmente uma visão clara sobre ele. Eu tenho muitas dúvidas.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Eu tive o cuidado, inclusive, de consultar o Governo, Senadora. Eu tive o cuidado de consultar o Governo. Hoje mesmo eu estive com a pessoa que representa o Governo, perguntando qual era a posição do Governo. A posição do Governo não é contra a aprovação do projeto. Eu tive esse cuidado.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Eu também conversei.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – E o Relator também teve esse cuidado.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Porque há divergências, não é?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – E, além disso, eu quero aqui destacar o compromisso do Senador Blairo Maggi, porque é um homem acima de qualquer suspeita, sério, correto, um grande Governador do Estado do Mato Grosso, também um Senador responsável. Eu fiquei muito feliz, inclusive, de ele ser o Relator, porque ele jamais faria uma coisa que não fosse do interesse do País.

Nós o consultamos e ele teve até uma consulta com o Ministério Público, com outros órgãos da representação das instituições e chegou a essa letra de lei, que está sendo apresentada agora, com as emendas que foram apresentadas.

Portanto, não foi uma coisa que não teve debate ou nós não discutimos isso. Foi lido, relido e discutido com vários órgãos para se chegar a essa conclusão.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Se a Senadora tiver alguma dúvida que eu possa esclarecer, estou pronto a esclarecer.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – Não, não, não é questão de detalhes do projeto. É no geral mesmo, se nós temos que legalizar ou não os jogos no Brasil.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – O.k., conceito.

A SRª GLEISI HOFFMANN (Bloco Apoio Governo/PT - PR) – É conceito.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Olha, Senador Randolfe, já estava encerrada a discussão. Eu apenas tive um lapso visual, achei que a Senadora Gleisi Hoffmann tinha saído, na verdade, ela não tinha saído e depois de encerrar é que eu dei a palavra a ela. Então, nós vamos para a votação e peço desculpas a V. Exª.

Srs. Senadores podem votar, em caráter terminativo, o substitutivo lido aqui pelo Senador Blairo Maggi.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Ressalvados os destaques e as emendas.

Os Srs. Senadores podem votar.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não, Senador.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Eu não quero debater, mas gostaria de manifestar meu voto. Pode ser agora, em algum momento?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Não, V. Exª tem que votar.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Sim, eu vou votar, mas eu queria dizer por que vou votar contra.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pode votar, pode dizer, sem nenhum problema.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Posso dizer, está bom.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – V. Exª tem todo...

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Eu voto contra, Senador, porque, em primeiro lugar, a meu ver, uma porção de fatos ilegais que acontecem a gente começa a legalizar. E aqui, com todo o respeito ao meu queridíssimo amigo, a volta de dólar do exterior também me assusta um pouco. Então, a gente, se a Lei de Responsabilidade Fiscal não está sendo cumprida, flexibiliza; se o jogo está acontecendo, a gente legaliza. E aí, aos poucos, a gente vai legalizando o que não deveria.

Além disso, é um gesto que traz drogas, em geral, prostituição e concentra a renda. Eu defendo distribuição de renda. Jogo concentra, porque um milhão joga e um ganha. Se todos ganharem, não houve jogo. Não há nenhum instrumento mais concentrador de renda do que a loteria no Brasil. Claro, que beneficia uma pessoa que fica rica, mas tira dinheiro de todo mundo.

Por isso, vou votar contra.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senador Cristovam Buarque, eu respeito muito V. Ex^a e tenho uma admiração muito grande por V. Ex^a, mas eu vou ficar com o argumento do Senador Anastasia. O argumento dele foi um argumento interessante. Ele disse que está dando certo no Canadá, e o Canadá é um grande País; está dando certo nos Estados Unidos, e é outro grande País; na Alemanha, é um outro grande país; na Áustria, na Bélgica, só tem país de Primeiro Mundo. Então, o maior argumento que eu encontrei foi esse até agora.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Eu posso listar alguns em que não está dando certo.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – Sr. Presidente, se me permite.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Nenhum desses países está na crise que nós estamos vivendo, de arrecadação e de uma série de coisas.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – Senador Cristovam, só uma observação.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Ele me convenceu. Eu tinha minhas dúvidas, mas ele me convenceu.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – Senador Cristovam, só uma observação, se me permite. Ele falou da questão de drogas, Senador Cristovam. O Brasil hoje, para a nossa tristeza, é o segundo consumidor mundial de drogas. Só estamos atrás dos Estados Unidos. O senhor acha que é o jogo que nos colocou nessa situação?

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Não, não foi, não; mas agora nós vamos chegar a primeiro. Vai ser uma grande comemoração.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senador Cristovam, se aconselhe com o Senador Anastasia que ele está, na ponta da língua, com argumentos.

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Está cheio de lugar em que dá errado.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Deixa eu concluir a votação. Depois a gente vai votar os destaques. Há dois destaques aqui, não é?

O SR. CRISTOVAM BUARQUE (Bloco Apoio Governo/PDT - DF) – Vai gastar mais dinheiro com a polícia para controlar a prostituição. Vai também... A não ser que a gente legalize também e, aliás, não faria mal.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senadores, podem votar.

Acho que não votaram todos os Senadores.

Senador Cristovam já votou?

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Estou aguardando abrir aqui o sistema, Presidente, para eu poder votar. É um pouco lento. Eu estou esperando.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Os Srs. Senadores já concluíram a votação? *(Pausa.)*

Falta o Senador Acir Gurgacz.

Conseguiu votar, Acir?

O SR. ACIR GURGACZ (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) – Votei.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Não votou, não. Tinham 11 e continuam 11 lá.

O Raupp está votando. *(Pausa.)*

O Raupp votou.

Vamos encerrar a votação.

Aprovado o projeto com oito votos a favor, dois votos contra e uma abstenção.

Então, o projeto está aprovado.

Vamos colocar em votação os requerimentos de destaque assinados pelo Senador Flexa Ribeiro.

As S^{as} e os Srs. Senadores que aprovam o destaque permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado o requerimento.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Vamos, agora, votar o mérito da matéria.

“Requeiro, nos termos regimentais, destaque para votação em separado do art. 20 do substitutivo do PLS nº 186, de 2014”. É o primeiro destaque. E o segundo: “Requeiro, nos termos regimentais, destaque para votação em separado da Emenda nº 4, de minha autoria”.

Quem vota “sim” vota pelo texto do Relator.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Quero defender.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – V. Exª quer defender. Pois não. Tem a palavra.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Presidente, primeiro, a Emenda n.º 4, que o nobre Relator não acatou. A Emenda n.º 4...

(Soa a campainha.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Vamos ouvir o Senador Flexa Ribeiro, por obséquio.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Ela define que os jogos sejam permitidos, os cassinos, nas regiões subdesenvolvidas.

Qual é a intenção da legalização do jogo? Pode ser, primeiro, a arrecadação; segundo, trazer desenvolvimento.

Nos Estados Unidos, Senador Blairo, a instalação de cassinos foi permitida no deserto, o que transformou Las Vegas, e, depois, nas áreas indígenas. Então, em áreas onde o Governo tinha interesse em trazer o desenvolvimento.

V. Exª é de uma região que, como o Norte, é subdesenvolvida. Então, nada mais justo, se você quer trazer o desenvolvimento, que se coloquem os cassinos nessas regiões. E digo mais: fora das capitais, para que se induza o desenvolvimento.

Eu pergunto a V. Exª: se se colocar no Brasil inteiro, vamos colocar um cassino no Rio de Janeiro, na Barra da Tijuca ou em Ipanema. Quem vai querer ir jogar em Santarém, no meu Estado do Pará? Segundo o Senador Anastasia, quem mora lá! *(Risos.)*

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Tem mais de 300 mil habitantes.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Bingo. Estou falando de cassino.

Então, Sr. Relator, e evidente que vamos fazer essa legalização e vamos continuar levando desenvolvimento para o Sul e o Sudeste, porque é lá que se vão gerar empregos, é lá que teremos as questões.

Por exemplo, temos a Ilha de Marajó, o Arquipélago do Marajó. O Governo Federal tinha de ter um projeto para a Ilha de Marajó, porque o Estado não tem como desenvolver, é o menor IDH do Brasil!

É lógico que, em uma hora como essa, se você tem uma estância turística como Soure, vai colocar em Soure. Agora, quem vai jogar em Soure? Segundo o Senador Anastasia, só quem mora em Soure.

E quem mora em Soure? Somente os pescadores que recebem o seguro defeso indevidamente é que vão poder jogar no cassino.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senador Flexa, V. Exª já está no seguro defeso? V. Exª começou no jogo e está no seguro defeso.

Volte para o jogo.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Então, eu pediria a V. Exª, Senador Blairo, que pudessem rever o parecer de V. Exª, atendendo a sua região, o Norte e o Nordeste, a região do Presidente.

E eu pediria aos pares que votassem pela restrição regional.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Para contradiar, tem a palavra o Senador Antonio Anastasia.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – Com todo respeito ao Senador Flexa Ribeiro, meu dileto amigo, não posso concordar com o teor da emenda, não só por apresentar meu Estado, Minas Gerais, mas porque, como todos sabemos, enquanto o jogo foi legalizado no Brasil, até 1946, era nas estâncias hidrominerais de Minas Gerais – Caxambu, Cambuquira, São Lorenzo, Araxá, Lambari – onde nós tínhamos a atividade do jogo mais febril.

De fato, havia um grande desenvolvimento turístico naquela região...

(Soa a campainha.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Por favor, vamos ouvir o Senador Anastasia.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – Obrigado, Sr. Presidente.

Lamentavelmente, após o fechamento dos cassinos por ato do Presidente Dutra, àquela época – dizem que inspirado em sua esposa, Dona Santinha –, nós tivemos uma grande decadência dessas estâncias.

Então, é evidente que, conforme está o projeto, muito bem lançado pelo Sr. Relato, caberá a cada unidade da Federação sopesar as suas prioridades. E é evidente que, no Estado do Pará, que é um estado grande e populoso, teremos não só em Belém, como em Sore e Santarém, a possibilidade de instalação, desde que haja as condições operacionais para tanto.

Então, é claro que vamos atrair para a selva Amazônica, onde está o Pará, o Amazonas e outros Estados, turistas estrangeiros, porque o jogo acontece em cassinos, de acordo com o projeto – e estou me referindo ao projeto –; se dará em *resorts*, que são grandes completos hoteleiros. Las Vegas não vive de jogo; ela vive hoje do Cirque du Soleil, de restaurante estrelados, de *shows* de mágica.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – UFC.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – UFC.

Então, são complexos turísticos que vão ser feitos. Então...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Nós vamos fazer o UFC na Ilha de Marajó, Senador.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – Então, a ponderação que eu faço é no sentido de nossos pares sigam a posição do Relator.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Encerrada a discussão, os senhores Senadores já podem votar.

Quem vota com o Relator vota “sim”; quem vota com a emenda do Senador Flexa Ribeiro vota “não”.

Abra, por favor, o painel para a votação.

Repito: com o Relator “sim”. Com o Flexa, do Marajó, “não”. (*Risos.*)

(*Procede-se à votação.*)

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Há lugares, Senador Anastasia, onde é difícil não haver um cassino. Foz do Iguaçu, como V. Exª colocou agora; em Dourados, Mato Grosso do Sul. O pessoal está ao lado. Então, para contrapor o jogo no Paraguai e na Argentina, tem de ter ali naquela região. Então, é evidente que a preferência será por lá.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senador Anastasia, o fluxo de lanchas de Salvador para o meio da Baía de Todos os Santos, para os navios de cruzeiro, vai diminuir muito. O Governador do Rio, Luiz Fernando Pezão, disse que lá na Guanabara será a mesma coisa: o fluxo de lanchas para os cassinos, para os navios que têm cassino, é intenso.

(*Continua em processo de votação.*)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Faltam votar alguns Senadores.

Senador Raupp, já votou?

Senador Cristovam, já votou?

Senadora Lúcia Vânia, já votou? (*Pausa.*)

Se não me engano, falta a Senadora Lúcia Vânia.

Já temos quórum suficiente para votação.

O Senador Cristovam...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Senadora Gleisi, vou pedir para V. Exª aguardar porque tem mais uma votação, a do art. 20. Por mim não teria, mas o Flexa insiste.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Encerrada a votação. Os Senadores já votaram. Vamos abrir o painel.

Rejeitada...

Senador Flexa, foi rejeitada a emenda por um voto.

V. Exª votou?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Votei.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Então, perdeu votando. (*Risos.*)

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Sou voto vencido, mas fico satisfeito porque o Randolfe votou junto comigo.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Foi a primeira vez. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Rejeitada a emenda.

V. Exª vai retirar o destaque?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Não, não; vou fazer um comentário e retiro.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Está bom, V. Exª pode comentar e retirar.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Não, ele é o segundo; ele vai comentar e retirar.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – O art. 20, Senador Blairo, traz ...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – O segundo, se ele retirar...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Não, vou retirar e vamos discuti-lo em plenário. Ele traz o...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Senador Flexa...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – O art. 20 traz a receita como contribuição social, ou seja, ela não será...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Não, não; contribuição, ou seja, não será partilhada com os Estados e Municípios. Estamos criando mais um monstro, ou seja, depois, vamos reclamar, como acabamos de reclamar, no primeiro projeto do Senador Otto Alencar, a diminuição de arrecadação de Estados e Municípios. Estamos, aqui, passando toda a receita advinda disso para a União, por contribuição.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Senador Flexa, V. Exª me permite?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Não; só para...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Não, não; eu quero concordar com V. Exª.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Pois não.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Quero dizer o seguinte: não acatei, porque a informação que tenho é de que não é legal fazer isso.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Exatamente.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Ponto. Agora, até ir ao plenário e a gente discutir isso lá, se chegarmos à conclusão de que tem que legalizar uma solução, terá o meu apoio absoluto.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Encontrar uma solução...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Vai ao plenário... Esse projeto vai ao plenário.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Para ter a repartição?

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Fazer a repartição.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Mas não é terminativo.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Tem meu apoio para isso.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Então, vamos procurar um caminho.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – O. k.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – O outro ponto de destaque, Senador Blairo, é que V. Exª colocou 10% nos estabelecimentos e 20% nos jogos *on line*. Acho que a tributação dos jogos tinha que ser igual à do fumo, das bebidas, da loteria – e não sei quanto é que fica do bolo arrecadado das loterias para o Governo e quanto se partilha disso. Então, podemos verificar isso e discutir também em plenário. Acho muito pouca a tributação: 10% do arrecadado quando é em estabelecimento, para legalizar os jogos...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – V. Exª tem razão e não tem, pelo fato seguinte..

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Então, atenha-se à parte em que tenho razão. *(Risos.)*

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Sim; no que o senhor tem razão.

O que acontece? Está previsto que, para cada R\$1,00 que entra no cassino, R\$0,70 vai ser distribuído. Então, se não tem como remunerar o investimento... O investimento não é pequeno; não é pegar uma casa pronta e transformar em um cassino. O cara vai ter que construir um grande *resort*, vai ter que ter lá centenas, milhares de quartos, enfim. A ideia é que esses cassinos, no Brasil sejam tão grandes quanto essas grandes estruturas que há na África do Sul, em Macau, nos Estados Unidos e assim por diante. Então, o investidor precisa ganhar dinheiro, caso contrário, não pagará os investimentos, e não faremos a atração.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Senador Blairo, não sou jogador, não frequento cassino, mas o que ouço das pessoas que frequentam é que os cassinos pagam a passagem de primeira classe, hospedagem e tudo mais só para a pessoa ir jogar. Então, deve ser algo bastante lucrativo.

Então, vou retirar o destaque ao art. 20, mas vamos continuar conversando...

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Vamos.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – ... até o plenário, para ver se encontramos um jeito de aumentar a tributação e distribuí-la entre Estados e Municípios.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – É, nesse quesito, Senador Flexa, ouvimos empreendedores que têm esses investimentos fora do Brasil. Então, chegamos a um número que é usual mundo afora, mas nada que não se possa discutir. A única coisa que não podemos é colocar um peso tão grande sobre as coisas que eles não tenham atratividade econômica no processo. Só isso.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Com o projeto aprovado, consulto se poderemos repetir a votação do...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Não; retiro o destaque, não precisa votar.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – V. Exª retira?

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Retiro.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Está retirado o destaque.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Retiro o destaque.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – E consulto se podemos repetir a votação para o nº 2, que foi do Senador Benedito de Lira.

Acatada.

As Sras e os Srs. Senadores que concordam permaneçam sentados. (*Pausa.*)

Aprovada.

Está aprovado o substitutivo do Parecer do Senado nº 186, de 2014, com a Emenda nº 2, aprovada, e rejeitadas as Emendas nºs 1, 3 e 4, que foram aqui rejeitadas pelo Relator, Senador Blairo Maggi.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Presidente, eu retirei o destaque, mas vou conversar com o Relator Blairo Maggi, durante um tempo, e discutir no plenário do Senado.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senador, esse projeto é terminativo.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Ah, é terminativo?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – É terminativo. Então, está aprovado o projeto com o substitutivo do Senador...

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Oposição/PSDB - PA) – Então, vamos repetir a votação para o art. 20.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Não, mas já foi... V. Exª retirou.

A matéria agora será incluída na pauta da próxima reunião, para apreciação em turno suplementar.

Foram acatadas também a Emenda nº 6 ao projeto de lei; a Emenda nº 12, do Senador Douglas Cintra, emenda de Relator.

Então, está aprovado o projeto.

A matéria será incluída na pauta da próxima reunião, com as emendas acatadas pelo Senador Blairo Maggi, em turno suplementar.

O item 3, de autoria do Senador José Serra, é de caráter terminativo; versa sobre depósitos judiciais e administrativos no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. O item 4 e o item 5 também são de caráter terminativo.

Nós não temos mais quórum de votação para votar em caráter terminativo.

O item 6 está retirado de pauta, a pedido do Senador Raimundo Lira.

O SR. RAIMUNDO LIRA (PMDB - PB) – Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – O item 7 é terminativo.

Com a palavra, o Senador Raimundo Lira.

O SR. RAIMUNDO LIRA (PMDB - PB) – Muito obrigado, Sr. Presidente.

Eu pedi a retirada porque nós aprovamos na terça-feira, na Comissão de Assuntos Econômicos, o Projeto 125...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Matéria similar.

O SR. RAIMUNDO LIRA (PMDB - PB) – ... que é matéria similar.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – V. Exª tinha explicado que é uma matéria similar à da Senadora Marta Suplicy.

O SR. RAIMUNDO LIRA (PMDB - PB) – Isso. Exatamente.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Os itens nºs 8, 9 e 10 também são terminativos, e nós não temos mais quórum de votação.

Como todos os projetos são terminativos e nós não temos quórum qualificado para votar essas matérias, a reunião está encerrada, e a próxima será na quarta-feira.

(Iniciada às 15 horas e 12 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 39 minutos.)

Senador Otto Alencar
Presidente

Comissão Temporária, criada nos termos do Requerimento nº 935 de 2015, destinada a propor soluções que promovam o desenvolvimento nacional.

ATA DA 13ª REUNIÃO

Ata Circunstanciada da 13ª Reunião, realizada em 16 de dezembro de 2015, às 9 horas e 21 minutos, no Plenário 15 da Ala Senador Alexandre Costa do Senado Federal, sob a presidência do Senador **Otto Alencar (PSD)** e com a presença dos Senadores e Senadoras: **Senador Acir Gurgacz (PDT)**, **Senador Benedito de Lira (PP)**, **Senador Paulo Rocha (PT)**, **Senador Paulo Paim (PT)**, **Senador Valdir Raupp (PMDB)**, **Waldemir Moka (PMDB)**, **Senadora Lúcia Vânia (PSB)**, **Senador Antonio Anastasia (PSDB)**, **Senador Flexa Ribeiro (PSDB)**, **Senador Roberto Rocha (PSB)**, **Senador Fernando Bezerra Coelho (PSB)**, **Senador Douglas Cintra (PTB)** e **Senador Blairo Maggi (PR)**. Na ocasião, foram apreciadas as seguintes matérias: Projeto de Lei do Senado nº 316, de 2015, Projeto de Lei do Senado nº 186, de 2014 e Projeto de Lei do Senado nº 429, de 2015. Após aprovação, a presente Ata será publicada juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

(Texto com revisão.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Havendo número regimental, declaro aberta a 13ª Reunião da Comissão criada pelo Requerimento nº 935, de 2015, com a finalidade de propor soluções que promovam o desenvolvimento nacional.

Conforme convocação, a presente reunião se destina à apreciação de matérias conforme a pauta previamente publicada.

A Senadora Lúcia Vânia pede, e eu a atendo, a retirada do item 8 e do item 9.

Estão retirados de pauta.

São os seguintes os itens retirados de pauta:

ITEM 8

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 313, de 2011

- Terminativo -

Dispõe sobre a destinação dos recursos de premiação das loterias federais administradas pela Caixa Econômica Federal não procurados pelos contemplados dentro do prazo de prescrição e altera a Lei nº 10.260 de 12 de julho de 2001, que dispõe sobre o Fundo de Financiamento ao Estudante do Ensino Superior - FIES.

Autoria: Senador Paulo Davim

Relatoria: Senador Douglas Cintra

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

ITEM 9

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 341, de 2013

- Terminativo -

Altera a Lei nº 11.959, de 29 de junho de 2009, para incentivar o uso integrado dos recursos naturais na atividade de aquicultura conjugada à agricultura.

Autoria: Senador Benedito de Lira

Relatoria: Senadora Lúcia Vânia

Relatório: Não apresentado

Passo a palavra ao Senador Blairo Maggi, com inversão de pauta, para que ele possa complementar o relatório do Projeto de Lei do Senado nº 186, de 2014, de autoria do Senador Ciro Nogueira, terminativo, em turno suplementar.

ITEM 2

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 186, de 2014

- Terminativo -

Dispõe sobre a exploração de jogos de azar em todo o território nacional.

Autoria: Senador Ciro Nogueira

Relatoria: Senador Blairo Maggi

Relatório: Pela aprovação do Substitutivo.

Observações:

Votação em turno suplementar.

Com a palavra o Senador Blairo Maggi.

O projeto já foi votado aqui em votação nominal. Como hoje é turno suplementar, não carece de votação nominal, com quórum qualificado.

Com a palavra o Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Bom dia, Presidente e colegas Senadoras e Senadores!

Nesse item, nós vamos fazer a votação do turno complementar, uma vez que nós já discutimos, acatamos emendas, rejeitamos emendas... Portanto, se não houver nenhum colega que queira levantar qualquer óbice sobre esse assunto, o Presidente pode proceder à votação para encerrarmos essa matéria aqui, na Comissão.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Nesse ínterim, não foi apresentada nenhuma emenda ao projeto.

Então, está em discussão a matéria. *(Pausa.)*

Não havendo quem queira discutir, declaro encerrada a discussão.

Em votação o relatório.

Aqueles que o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado o relatório, que passa a constituir o parecer da Comissão.

A matéria será...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Desculpem-me.

Não tendo sido oferecidas emendas, o Substitutivo é dado como definitivamente adotado, independentemente de votação, conforme dispõe o art. 284 do Regimento Interno do Senado Federal.

Aprovado em caráter terminativo o Substitutivo ao Projeto de Lei do Senado nº 186, de 2014, a matéria será encaminhada à Secretaria-Geral da Mesa para cumprimento do §2º do art. 91 do Regimento Interno do Senado Federal.

Portanto, está aprovado em turno suplementar o Projeto de Lei do Senado nº 186, de 2014, de autoria do Senador Ciro Nogueira...

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Pela ordem, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – ... que será, de alguma forma, encaminhado à Secretaria-Geral da Mesa.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pela ordem, Senadora Lúcia Vânia.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Só quero registrar meu voto contrário.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não. Será registrado o voto de V. Exª.

Está aprovado com o voto contrário da Senadora Lúcia Vânia.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Sr. Presidente, eu quero cumprimentar o autor da matéria, Senador Ciro, que traz essa questão a esta Comissão.

Não é uma matéria fácil, não é, Senador Ciro? É uma matéria que vem sendo discutida há muitos anos aqui no Congresso Nacional, aqui no Senado.

Não sei se essa nossa tentativa também chegará ao final, uma vez que há, na Câmara, uma comissão especial para discutir isso. Mas alguns membros dessa comissão já participaram, aqui no Senado, das discussões, estiveram aqui presentes. Eu espero que seja um projeto que tenha andamento, que a Câmara consiga chegar ao seu final e que, no ano que vem, esse projeto volte aqui para o Senado para que a gente possa referendar aquilo que dissemos. Se eles concordarem com tudo o que aqui está escrito, já segue para a sanção ou não da Presidente.

Portanto, quero cumprimentar o Senador Ciro pela iniciativa.

O SR. CIRO NOGUEIRA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - PI) – Muito obrigado.

Sr. Presidente, poderia me conceder a palavra...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não.

O SR. CIRO NOGUEIRA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - PI) – ...apesar de não ser membro da Comissão?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Com a palavra, o Senador Ciro Nogueira.

O SR. CIRO NOGUEIRA (Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PP - PI) – É apenas para agradecer à Comissão, nas pessoas do nosso Presidente Otto Alencar e do nosso Relator Blairo Maggi, pela participação dos senhores, em conjunto com o Senador Benedito, que é um lutador antigo já dessa matéria, e, pelas orientações sempre oportunas, ao nosso Senador Anastasia.

Eu acho que o País – aliás, tenho certeza – está agora enfrentando uma situação que se colocava debaixo do tapete. Nós admitimos que, para cada R\$1,00 gasto no Brasil legalmente, Senador Anastasia, gastam-se R\$2,00 ilegais no País. Nós não podemos ter 300 mil máquinas aqui, ilegalmente, fingir que não existe esse jogo no País e a sociedade não ter o menor benefício com isso, quando podíamos admitir. Estamos enfrentando isso.

Foi fundamental, Senador Blairo, a sua participação para blindar esse projeto. É um projeto controverso, mexe com coisas ilegais. E foi fundamental um homem com a sua autoridade, com a sua história para que não houvesse nenhum tipo de mácula.

A única coisa que foi levantada contra esse projeto foi justamente o que eu menos esperava: político não pode ser dono de cassino, uma coisa que eu nem imaginava. Não passa pela cabeça de um Deputado ou de um Senador ser dono de um cassino. Mas, se é essa a única mácula, foi corrigida graças à emenda de autoria do Senador Otto.

Esta Comissão está de parabéns. Tenho certeza de que a Câmara dos Deputados vai conduzir da mesma forma como foi conduzido aqui. Isso é fundamental para que a gente possa ter o máximo de transparência possível nessa discussão. Eu gostaria, mais uma vez, de agradecer a esta Comissão pelo trabalho realizado.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não, Senador Ciro Nogueira.

Eu queria só pontuar o seguinte: nós aqui, da Agenda Brasil, já aprovamos, se não me engano, até agora, dezoito projetos analisados nesse período da Agenda Brasil. Ontem o Plenário do Senado aprovou o projeto da repatriação dos recursos de brasileiros em outros países. Esse projeto foi importante. O Senador Walter Pí涅heiro fez um relatório, encaminhou, vai agora à sanção da Presidente Dilma e, naturalmente, como prevê a legislação, ela tem o poder de vetar aqui ou ali aquilo que o projeto pode não contemplar. Se houver alguma dificuldade acerca do que não foi atendido no projeto, pode-se emitir uma medida provisória complementando o projeto aprovado ontem, de repatriação dos recursos.

Esse projeto do Senador Ciro Nogueira – como Presidente, não votei, mas, se pudesse, votaria a favor – acho que é um projeto que vem atender aquilo que pensa a maioria do povo brasileiro.

A melhor definição foi dada pelo nobre Senador Antonio Anastasia, por quem tenho uma admiração e um respeito muito grande. Ele disse, vou resumir a questão do projeto: dá certo no Canadá, deu certo nos Estados Unidos, deu certo na Alemanha, deu certo na França, por que não pode dar certo no Brasil?

No meu Estado, por exemplo, vejo que os funcionários que fazem, na ponta, o jogo ilegal não têm carteira assinada, não se recolhe FGTS, vivem sem nenhuma segurança no seu trabalho.

Então, regulamentar isso da forma como foi feito no relatório do Senador Blairo Maggi, que teve o cuidado de ouvir várias instâncias de Poder, inclusive, o Ministério Público foi ouvido, as emendas foram acolhidas, as emendas foram aqui discutidas, as de vários Senadores... Essa emenda a que o Senador Ciro Nogueira se referiu – eu fiz uma emenda vedando a participação de políticos com mandato – eu a fiz pelo seguinte: porque a imprensa vinha sempre me procurar, perguntando se os políticos iam participar disso. Então, se não se coloca a emenda, a imprensa poderia dizer que está sendo feito para beneficiar políticos.

Na verdade, hoje, somos o centro de todas as atenções. Vivemos um Big Brother, e todos aqueles que veem a nossa atuação acham que há sempre alguma coisa em benefício próprio, quando não há aqui, realmente. Pelo menos neste ano de participação, posso dizer que o Senado Federal trabalhou para atender à vontade do povo brasileiro.

E o Senador Blairo Maggi, que é o relator-mor, da maioria das matérias, trabalhou muito, ouviu todos os segmentos, demorou para fazer o seu relatório, que estava praticamente pronto. O Senador Benedito de Lira teve uma participação, oferecendo emendas. Parte das emendas de S. Ex^a foram acolhidas, e acho que a redação final aprovada aqui é uma letra de lei que vai atender àquilo que penso ser o desejo da maioria do povo brasileiro, que é acabar com esta hipocrisia de que o jogo deva existir só na contravenção, não devendo ser regulamentado. Deve ser uma minoria que pensa dessa maneira.

Se eu estivesse aí, votaria a favor da regulamentação do jogo no Brasil.

Passamos agora ao Projeto de Lei nº 316, de 2015.

ITEM 1
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 316, de 2015
- Não terminativo -

Altera a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, para vedar a aplicação de sanções ao Município que ultrapasse o limite para a despesa total com pessoal e para desobrigar o titular do Município de pagar despesas empenhadas no mandato do prefeito anterior, nos casos de perda de recursos que especifica.

Autoria: Senador Otto Alencar

Relatoria: Senador Blairo Maggi

Relatório: Pela aprovação com emendas.

Este projeto de minha autoria modifica a Lei de Responsabilidade Fiscal, aprovada em 2000. A lei tem 15 anos e não sofreu nenhuma alteração, ao contrário de muitas leis aprovadas no Congresso, que modificaram, e muito, a análise da Lei de Responsabilidade Fiscal. Como fui conselheiro do Tribunal de Contas, nos Municípios, observei que essa alteração era necessária.

Na semana passada, nós o apresentamos aqui, mas o Senador Flexa Ribeiro me alertou que seria necessária uma modificação. Nós a fizemos e passamos à apreciação do Senador Blairo Maggi, a quem concedo a palavra, agora, para relatar o referido projeto, depois da vista coletiva.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Obrigado, Presidente.

Vamos, então, à matéria. Nós discutimos isso na semana passada. Houve discordância quanto ao termo utilizado de não pagamento de despesas do mandato anterior. Fizemos a correção. Vou passar a ler, indo direto ao voto.

Diante do exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 316, de 2015 – Complementar, com a apresentação das seguintes emendas:

EMENDA Nº 1 – CEDN

Dê-se a ementa do Projeto de Lei do Senado nº 316, de 2015 – Complementar, a seguinte redação:

Altera a Lei Complementar nº 101, de 4 maio de 2000, para vedar a aplicação de sanções ao Município que ultrapasse o limite para a despesa total com pessoal e para não penalizar o titular do Município que não pague as despesas empenhadas no mandato anterior de outro prefeito, nos casos de perda de recursos financeiros que especifica.

EMENDA Nº 2 – CEDN

Dê-se a seguinte redação ao art. 42-A da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, inserido pelo art. 1º do Projeto de Lei do Senado nº 316, de 2015 – Complementar:

Art. 42-A. O titular do Município não poderá ser penalizado não tendo pago as despesas empenhadas no mandato anterior de outro prefeito, ressalvada a hipótese de disponibilidades financeiras suficientes em caixa, em caso de perda de recursos financeiros, em comparação ao exercício financeiro anterior, oriunda de diminuição da arrecadação dos tributos de competência própria, de diminuição das transferências recebidas do Fundo de Participação dos Municípios decorrentes de concessão de isenções tributárias pela União e de diminuição das receitas recebidas de *royalties* e participação especial.

Então, Presidente, este é o voto.

A mudança feita em relação à semana passada é no sentido de que o gestor não seja penalizado caso haja, conforme a lei prevê aqui, diminuição na sua arrecadação. Isso não exime o prefeito do pagamento. Na versão passada, estava eximindo o prefeito desse pagamento.

Portanto, quero crer que a redação agora apresentada vem ao encontro daquilo que o Senador Otto pretende, que é não penalizar o gestor, uma vez que ficaram empenhadas despesas, mas a receita não foi correspondente. Então, de fato, acho que ele estava sendo incriminado ou teria que pagar uma despesa, mas que não era financeira, era uma despesa política, vamos chamar assim, e poderia ser processado por uma coisa que não foi ele que criou, não foi ele que participou desse assunto.

Portanto, esse é o voto, Presidente.

Espero o voto dos colegas para aprovarmos esse PLS 316.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Obrigado, Senador Blairo Maggi.

Esse é exatamente um projeto que visa a não penalizar o prefeito quando o prefeito perde arrecadação, e não por má gestão dele, porque ele não cobrou os tributos da sua responsabilidade. Diminui-se aqui o IPI dos automóveis da linha branca e ele perde arrecadação. Na Bahia, repetindo, que é um Estado que tem mais ou menos o perfil do Estado de Minas Gerais, assim como Pernambuco, nós temos 258 Municípios com menos de 14.000 habitantes. Desses 258, 43 perderam população, saíram do índice 1.2 ou 1.0 para 0.6, que é a menor arrecadação, e com manutenção de toda a despesa com pessoal, inclusive, porque aqueles funcionários concursados não podem ser demitidos. Ai a despesa com pessoal sobe, empenha, não pode pagar e tem conta rejeitada. Então, o projeto visa corrigir essa injustiça com os prefeitos que têm esse problema.

Portanto, em votação o parecer sobre o projeto 316, de 2015.

Os Srs. Senadores e as Sras. Senadoras que o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

A matéria vai ser encaminhada ao Plenário. É não terminativa.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Quero só cumprimentá-lo, Presidente, pelo espírito democrático com que V. Exª conduziu a votação desse projeto. Acredito que, com a colaboração de outros Parlamentares, nós podemos chegar a um ponto comum. E acredito que o projeto está apto a ter a aprovação de toda a Casa. Meus parabéns.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Obrigado, Senadora Lúcia Vânia.

Então, o projeto está aprovado e vai ser encaminhado. É não terminativo.

O item 13 é terminativo. Nós não temos quórum...

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pela ordem, Senador.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – Muito obrigado.

Parece-me que falta um só para podermos votar os terminativos. Nós precisamos de nove, e somos oito, salvo engano, com a chegada do Senador Cristovam. Se nós achássemos um Senador... Porque, pelo que eu vi, o resto da pauta é todo terminativo.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – É todo terminativo. Podemos aguardar um pouco, até porque, faltando um... Temos projetos importantes.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – Eu posso então, aproveitando esse pequeno tempo, pedir a palavra por três minutos?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não. Concedida a palavra a V. Exª.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – Muito obrigado.

Está na pauta, Sr. Presidente, o item nº 7, da PPP, que é um projeto de autoria do Senador Vicentinho, do qual eu sou Relator. É um projeto muito importante, mas, ao mesmo tempo, polêmico, porque eu fiz uma reunião esses últimos dias com a presença do Governo, Sr. Relator-Geral, e o Governo se manifestou contrário por uma questão que ficou claramente mostrada, ideológica, porque acham que o atual sistema carcerário brasileiro, com o Estado, o Poder Público fazendo as cadeias é que é o bom. Eu mostrei a minha posição contrária, dizendo que não, que Minas tinha uma experiência muito positiva de PPP carcerária, mas o Governo disse que tinha posição contrária.

Então, eu disse que traria aqui aos colegas, antes de fazer o relatório, e o Vicentinho está de acordo com essa posição, que, se fosse o entendimento dos Senadores, se houvesse essa inclinação por não levar avante, não haveria necessidade, faria um parecer pela rejeição. Mas sentindo o pulso dos membros dessa comissão especial, se a ideia é boa, e me parece que é, eu iria adiante e faria, no início do próximo ano, um relatório favorável à PPP, tendo em vista que o sistema carcerário brasileiro, de maneira cabal, de fato, é uma verdadeira excrescência, é quase medieval.

Então, queria indagar o Relator-Geral, que é o nosso chefe em matéria de relatoria, se nós podemos, ainda que haja essa posição contrária do Ministério da Justiça, que me parece atrasada, seguir na linha de fazer o projeto favorável, com modificações, é claro, para apreciar aqui nesta douta Comissão.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Presidente, se me permite.

Senador Anastasia, estou de pleno acordo com V. Exª. Não entendo muitas posições que o Governo toma, e são ideológicas. Perde-se muito tempo tentando avançar e modernizar o sistema, num País que está, neste momento, com uma dificuldade enorme de caixa; um País quebrado, que precisa melhorar esse sistema carcerário. Não há dúvida de que ele precisa ser melhorado, e muito.

Portanto, sou totalmente favorável ao projeto do Senador Vicentinho. Se depender do Relator, V. Exª tem toda a autonomia para apresentar o relatório no ano que vem e o aprovamos.

Depois, vamos trabalhar com o Governo no convencimento, pelo não veto dessa proposta que V. Exª vai apresentar.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senador Anastasia, o que entendo é que V. Exª vai retirar de pauta.

Quero também externar a minha opinião a respeito do assunto. No Estado da Bahia, também tivemos essa experiência, e ela deu muito certo.

Portanto, essa dificuldade de entender que este momento pede que o sistema carcerário seja humanizado no Brasil é uma grande necessidade. O caminho é este. Não tenho a menor dúvida.

Então, V. Exª pede a retirada de pauta e que fique na pauta na primeira reunião de fevereiro, assim que voltarmos do recesso, se houver.

É o seguinte o item retirado:

ITEM 7

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 513, de 2011

- Terminativo -

Estabelece normas gerais para a contratação de parceria público-privada para a construção e administração de estabelecimentos penais.

Autoria: Senador Vicentinho Alves

Relatoria: Senador Antonio Anastasia

Relatório: Não apresentado.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pela ordem, a Senadora Lúcia Vânia.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Gostaria de perguntar ao Senador Anastasia se a proposta é para todo o sistema ou se seria para algumas construções e administrações.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – Com a licença do Sr. Presidente, eminente Senadora Lúcia Vânia, trata-se de uma opção a mais. Ficará a cargo normalmente do Poder Público estadual, como também do federal, criar penitenciárias novas sob o modelo PPP ou manter. É uma mera opção.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Como temos quorum, vamos ao item 3.

ITEM 3

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 183, de 2015

- Terminativo -

Dispõe sobre os depósitos judiciais e administrativos no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios e revoga a Lei nº 10.819, de 16 de dezembro de 2003, e a Lei nº 11.429, de 26 de dezembro de 2006.

Autoria: Senador José Serra

Relatoria: Senador Blairo Maggi

Relatório: Pela aprovação do substitutivo.

Observações:

Votação em turno suplementar.

Passo a palavra ao Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Sr. Presidente, muito obrigado.

Também este é um projeto que já tivemos oportunidade de ler e discutir. Numa conversa com o Governo, especificamente com o Banco do Brasil, depois com a Casa Civil e com a Receita, chegamos a um entendimento de que a matéria que será aprovada aqui não sofrerá qualquer tipo de rejeição por parte da Presidência da República, uma vez que vem ao encontro de tudo aquilo que já foi feito em questão de depósitos judiciais. Foram retirados aqui vários artigos que já tinham sido aprovados na lei anterior e outros que foram rejeitados, que não foram acatados pela Presidente. Então, numa negociação de que participamos eu, o Senador José Serra,

a sua equipe, a minha equipe, o Banco do Brasil, ficamos de apresentar emendas a este projeto, para adequar àquilo que é a realidade deste momento.

O Senador Douglas tem emendas que serão apresentadas. Elas serão lidas aqui. Vão ter parecer favorável todas essas emendas. Pediria ao Senador Douglas que pudesse ler todas essas emendas. Podemos discuti-las aqui no plenário. Se todos estiverem de acordo, podemos aprovar este projeto e mandá-lo adiante também.

Com a palavra, o Senador Douglas Cintra.

O SR. DOUGLAS CINTRA (Bloco União e Força/PTB - PE) – Emendas.

EMENDA Nº 1 – CEDN ao Substitutivo do PLS nº 183, de 2015.

Inclua-se o seguinte §2º no art. 2º da Lei Complementar nº 151, de 5 de agosto de 2015, com a redação dada pelo Substitutivo do PLS nº 183 de 2015, renumerando-se o parágrafo único para §1º:

Art. 2º

.....
§2º *Excluem-se os depósitos judiciais trabalhistas e federais.*

Justificação.

Os depósitos judiciais na Justiça Federal e na Justiça do Trabalho não devem ser considerados contemplados pelas regras da atual Lei Complementar nº 151, de 5 de agosto de 2015, nem da futura Lei oriunda do presente projeto.

EMENDA Nº 2 – CEDN ao Substitutivo do PLS nº 183, de 2015.

Dê-se ao §5º do art. 3º da Lei Complementar nº 151, de 5 de agosto de 2015, com a redação dada pelo Substitutivo do PLS nº 183 de 2015, a seguinte redação:

§5º Os valores dos depósitos judiciais e administrativos não repassados ao Tesouro na forma do caput deste artigo constituirão fundo de reserva, cujo saldo não poderá ser inferior a 30% (trinta por cento) do total do montante referido no caput do art. 2º, relativo aos depósitos das instituições citadas nos incisos I a III do parágrafo único do art. 2º desta Lei Complementar, acrescidos da remuneração que lhes foi originalmente atribuída.

EMENDA Nº 3 – CEDN ao Substituto do PLS nº 183, de 2015.

Suprima-se o §8º do art. 3º da Lei Complementar nº 151, de 5 de agosto de 2015, incluído pelo art. 1º do Substitutivo do PLS nº 183, de 2015, renumerando-se os demais.

EMENDA Nº 4 – CEDN ao Substitutivo do PLS nº 183, de 2015.

Dê-se ao §10 do art. 3º da Lei Complementar nº 151, de 5 de agosto de 2015, incluído pelo Substitutivo do PLS nº 183, de 2015, a seguinte redação:

§10. Em caso de descumprimento do prazo estabelecido no §9º deste artigo, causado pela instituição financeira, esta deverá transferir a parcela do depósito acrescida da taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia (Selic) para títulos federais, além de:

.....
EMENDA Nº 5 – CEDN ao Substitutivo do PLS nº 183, de 2015.

Dê-se ao §11 do art. 3º da Lei Complementar nº 151, de 5 de agosto de 2015, incluído pelo Substitutivo do PLS nº 183, de 2015, a seguinte redação:

§11. O chefe do Poder Executivo deverá firmar, sem qualquer interveniência, contrato com as instituições financeiras depositárias, que deverão prever remuneração total de, no máximo, 1,5 % (um e meio por cento) ao ano sobre o valor total dos depósitos de que o Estado, Distrito Federal ou Município seja parte, considerando todos os órgãos e entidades da administração direta e indireta, conforme disposto no art. 2º desta Lei Complementar.

EMENDA Nº 6 – CEDN ao Substitutivo do PLS nº 183, de 2015.

Dê-se ao art. 4º da Lei Complementar nº 151, de 5 de agosto de 2015, com a redação dada pelo Substitutivo do PLS nº 183 de 2015, a seguinte redação:

Art. 4º Como condição para a habilitação do ente federado ao recebimento das transferências referidas no art. 3º, o chefe do Poder Executivo encaminhará ao Presidente do Tribunal de Justiça jurisdicionante termo de compromisso que preveja:

I – a manutenção do fundo de reserva na instituição financeira responsável pelo repasse das parcelas ao Tesouro, observado o disposto no §5º do art. 3º desta Lei Complementar;

II – a destinação automática ao fundo de reserva do valor correspondente à parcela dos depósitos judiciais mantida na instituição financeira nos termos do §5º do art. 3º, condição esta a ser observada a cada transferência recebida na forma do caput do art. 3º desta Lei Complementar;.....

EMENDA Nº 7 – CEDN ao Substitutivo do PLS nº 183, de 2015.

Suprima-se o art. 6º-A da Lei Complementar nº 151, de 5 de agosto de 2015, incluído pelo art. 2º do Substitutivo do PLS nº 183, de 2015.

EMENDA Nº 8 – CEDN ao Substitutivo do PLS nº 183, de 2015.

Suprima-se o §4º do art. 8º da Lei Complementar nº 151, de 5 de agosto de 2015, incluído pelo art. 1º do Substitutivo do PLS nº 183, de 2015.

EMENDA Nº 9 – CEDN ao Substitutivo do PLS nº 183, de 2015.

Dê-se ao art. 10 da Lei Complementar nº 151, de 5 de agosto de 2015, com a redação dada pelo Substitutivo do PLS nº 183, de 2015, a seguinte redação:

Art. 10. Encerrado o processo litigioso com ganho de causa para o ente federado, ser-lhe-á transferida a parcela do depósito mantida na instituição financeira nos termos do §5º do art. 3º, acrescida da remuneração que lhe foi originalmente atribuída.

EMENDA Nº 10 – CEDN ao Substitutivo do PLS nº 183, de 2015.

Dê-se ao art. 4º do Substitutivo do PLS nº 183, de 2015, a seguinte redação:

Art. 4º A constituição do fundo de reserva e a transferência da parcela dos depósitos judiciais e administrativos acumulados até a data de publicação desta Lei, conforme dispõe o art. 3º da Lei Complementar nº 151, de 5 de agosto de 2015, serão realizadas pela instituição financeira em até quarenta e cinco dias após a apresentação de cópia do termo de compromisso de que trata o art. 4º da Lei Complementar nº 151, de 5 de agosto de 2015, com redação dada por esta Lei, e da assinatura do contrato a que se refere o §11 do art. 3º da citada Lei Complementar.

EMENDA Nº 11 – CEDN ao Substitutivo do PLS nº 183, de 2015.

Suprima-se o art. 6º do Substitutivo do PLS nº 183 de 2015, renumerando-se os demais.

São essas, Sr. Presidente.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Senador Cristovam, o senhor pode nos acompanhar, por favor.

Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Eu preciso, aqui...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Com a palavra, o Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Muito obrigado.

Irei acatar, na integralidade, a Emenda nº 1, do Senador Douglas, a Emenda nº 2, a Emenda nº 3, a Emenda nº 4, a Emenda nº 5, a Emenda nº 6, a Emenda nº 7, a Emenda nº 8, a Emenda nº 9, a nº 10... Não, a Emenda nº 10 eu vou acatar parcialmente, Senador Douglas. Nós fizemos uma última rodada de negociações, ainda hoje pela manhã. Onde se lê: “45 dias depois da assinatura do termo de compromisso”, como já se passou muito tempo desde que começamos a discutir, nós vamos voltar a 15 dias, conforme alguns secretários de Estado estão solicitando, para que não haja um atraso nesses repasses daqui para frente. Então, vamos aceitar em parte a nº 10, trocando de 45 dias para 15 dias depois da assinatura dos documentos. E, também, na integralidade, a nº 11, que se refere a penalidade, que seria um crime até previsto com prisão no caso de descumprimento de uma dessas cláusulas. O Banco do Brasil, seu pessoal, pediu que a gente alterasse e estamos alterando isso também.

Obrigado.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pela ordem, a nobre Senadora Lúcia Vânia.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Sr. Presidente, como esse projeto é um projeto complexo e a gente não pôde avaliar mais de perto, eu pediria vista do projeto.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Olha, o projeto já está sendo votado em caráter suplementar.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Eu acho que não cabe mais vista.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Já foi votado na reunião anterior.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Mas possui emendas, emendas novas. A gente precisa analisar essas emendas, gente, não pode ser assim. Nós temos uma dificuldade enorme no Es-

tado de Goiás com a questão dos depósitos judiciais. Eu pediria a atenção dos senhores para que eu pudesse ter a oportunidade de analisar essas emendas.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Senadora Lúcia, o Estado de Goiás... A senhora tem toda razão. Não sei se, regimentalmente, poderia pedir vista ainda, a essa altura do campeonato, mas...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Com o oferecimento de emendas, sim.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Mas o Estado de Goiás foi aqui ouvido diretamente pelo Senador Serra, que foi interlocutor de todo esse processo.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Sim, mas nós não tivemos acesso a essas emendas.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Inclusive às mudanças que foram feitas.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Não tivemos acesso a essas emendas.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Estava tudo Sedol. Tudo bem, mas estava lá à disposição.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Eu me comprometo a fazer isso o mais rápido possível.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Só no ano que vem.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – É só uma oportunidade que eu teria de repassar isso com o pessoal do Estado.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – A questão de ordem de V. Exª tem amparo regimental. Só que não será imediatamente... Só no ano que vem, em fevereiro.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Senadora Lúcia, eu pediria, encarecidamente, pois nós discutimos muito isso. O Senador Serra discutiu muito isso.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – A Senadora poderia olhar até agora e nós poderemos dar um prazo.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – O Senador Serra representa o Estado de São Paulo, e eu represento o Estado de Goiás e tenho o dever de, aqui, defender o meu Estado.

Então, eu pediria que V. Exª cumprisse aquilo que o Regimento determina. Em função das emendas, eu gostaria de pedir vista.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – V. Exª será atendida, mas, pelo que eu conheço do projeto, dificilmente o que foi bom para São Paulo foi bom para o Goiás e para a Bahia, mas, neste caso, é bom para São Paulo, para Goiás e para a Bahia, porque os governadores terão condições de ter acesso a depósitos judiciais, o que foi, inclusive, uma luta muito grande, chegou até ir ao Supremo Tribunal Federal. Nós fizemos até um apelo, a nossa Procuradoria-Geral do Estado da Bahia fez um processo, até analisado pelo Ministro Edson Fachin, nós perdemos lá e tivemos dificuldades, o Governador teve dificuldades, um momento difícil, em ter acesso a R\$1,7 bilhão de depósitos judiciais, que, na verdade, só servem hoje aos bancos que acolhem esse depósito, Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal.

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Sr. Presidente, eu estive no Banco do Brasil, com a Secretária da Fazenda, nós discutimos esse assunto de forma ampla e temos algumas dificuldades ainda que eu gostaria de ver sanadas.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não, a solicitação de V. Exª em questão de ordem...

O SR. DOUGLAS CINTRA (Bloco União e Força/PTB - PE) – Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não.

O SR. DOUGLAS CINTRA (Bloco União e Força/PTB - PE) – Apesar da Senadora...

Eu não li as justificativas porque eram até mais longas do que os textos. Se a senhora quiser que eu as mostre rapidamente... Todo esse debate foi feito em conjunto com o Banco do Brasil e Estados. E o Estado de Pernambuco tem algumas características muito parecidas com o Estado de Goiás.

Eu posso dizer à senhora não só que o trabalho de Serra foi pensando em São Paulo, o de Blairo Maggi foi pensando em Mato Grosso, e o meu, pensando em Pernambuco. Realmente, o maior interesse de todos é que isso possa ser agilizado, que possa nos dar celeridade. Então, não vou fazer um apelo, mas se a senhora quiser compreender que possa...

A SRª LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Eu quero que V. Exª compreenda a minha situação. Eu represento aqui um Estado. A Secretária da Fazenda me pediu acesso a essas emendas. Então, eu...

O SR. DOUGLAS CINTRA (Bloco União e Força/PTB - PE) – Secretária competente, por sinal.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Senador Benedito de Lira.

A Senadora Lúcia Vânia acrescenta uma solicitação de vista coletiva que será concedida.

Eu pergunto a V. Ex^a se eu posso, na abertura dos trabalhos, colocar, na primeira reunião da Comissão Especial de Desenvolvimento Nacional.

A SR^a LÚCIA VÂNIA (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - GO) – Sem dúvida nenhuma, Sr. Presidente. Agradeço a V. Ex^a a tolerância e a paciência. Uns dias a mais não farão diferença.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Pois não.

Nós já fizemos um esforço muito grande hoje, pois, em função da sessão do Congresso Nacional convocada para as 12 horas pelo Presidente Renan Calheiros, tivemos dificuldade de trabalhar com quórum qualificado, e todos os itens são terminativos. Portanto, não há nenhuma condição de apreciar as outras matérias.

Estamos encerrando a reunião, agradecendo a todos os Senadores. De uma forma ou de outra, eu queria agradecer muito ao Senador Blairo Maggi, Relator, e também, pela iniciativa, ao Presidente do Senado, Renan Calheiros. Segundo o que prevê o Regimento do Senado, que constituiu esta Comissão Especial de Desenvolvimento Nacional, nós produzimos – se não me engano –, até agora, a aprovação de vinte projetos em tempo quase recorde no Senado Federal.

Com a palavra, o Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Muito obrigado, Presidente.

Eu também quero agradecer a cada um dos colegas Senadores e Senadoras que participaram desta Comissão com afinco. Todos os dias, estiveram aqui conosco, e quero agradecê-los.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – O Senador Fernando Bezerra me chama atenção para um projeto que está em turno suplementar e pode ser votado, a questão do São Francisco.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) – Turno suplementar. Pode ser votado. Item 14.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Item 14. Agradeço. Não está encerrada a reunião.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) – Não está encerrada. *(Risos.)*

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Continua a reunião da Comissão Especial de Desenvolvimento Nacional. Eu quero agradecer a atenção do Senador Fernando Bezerra, um defensor da Bacia do Rio São Francisco, um homem de Pernambuco, ex-Prefeito de Petrolina, ex-Ministro da Integração Nacional...

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) – Esta é uma bandeira que o Presidente da Comissão carrega: a revitalização do São Francisco.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Um Senador por quem tenho admiração e um respeito muito grande! Um grande brasileiro de Pernambuco.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) – Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Portanto, está sendo votado, em caráter suplementar, o projeto de que é Relator. Passo, então, a palavra ao Senador Fernando Bezerra.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) – Sr. Presidente, só para informar que estamos apresentando uma pequena emenda de redação, apenas para ficar explícito que o percentual será elevado até 8% daquilo que... Para poder ficar claro que, quando da exploração hídrica na Bacia do Rio São Francisco, a compensação financeira a que se refere o *caput* deste artigo será acrescida de 1,25. Era o que já constava, mas apenas deixamos mais clara a redação dessa elevação da compensação financeira, destinada na forma do inciso 2º do §1º para uso exclusivo na revitalização do Rio São Francisco. Aí segue a redação. Na sequência, nós já demos entrada nessa pequena alteração de redação. Quanto às demais partes do substituto, ele permanece igual.

O SR. PRESIDENTE (Ataídes Oliveira. Bloco Oposição/PSDB - TO) – Nesse caso, temos que votar como terminativo outra vez, porque há uma emenda de redação.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) – Então, deixe como está, Presidente. Eu retiro a sugestão de emenda de redação, porque, na realidade, era para deixar mais claro. A gente deixa a emenda como está. Eu retiro a emenda de redação.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – V. Exª acha o ideal ser a meta, e a meta deve ser retirada. Deve ser mantida como está.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) – É... (*Risos.*)
Como está.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Em discussão.
(*Pausa.*)

Não havendo Senador ou Senadora que queira discutir, está encerrada a discussão.

Não tendo sido oferecida emenda, o substitutivo é dado como adotado, independente da votação, conforme dispõe o art. 284 do Regimento Interno do Senado Federal.

Aprovado em caráter terminativo o Substitutivo ao Projeto de Lei do Senado nº 429, de 2015.

A matéria será encaminhada à Secretaria-Geral da Mesa, em cumprimento ao §2º do art. 91 do Regimento Interno do Senado Federal.

Então, está aprovada a matéria, com a relatoria do Senador Fernando Bezerra, a quem eu quero agradecer por demonstrar interesse na Bacia do Rio São Francisco.

Parabéns, Senador Fernando Bezerra!

(É o seguinte o item aprovado:

ITEM 14

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 429, de 2015

- Terminativo -

Altera a Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, e a Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998, para aumentar em três pontos percentuais a compensação financeira pela exploração de recursos hídricos de aproveitamentos hidroelétricos na Bacia do Rio São Francisco, destinar o aumento à revitalização do Rio, e dá outras providências.

Autoria: Senador Raimundo Lira

Relatoria: Senador Fernando Bezerra Coelho

Relatório: Pela aprovação do substitutivo.

Observações:

Votação em turno suplementar.

Não havendo outra matéria, está encerrada a última reunião do ano.

Esperamos que, em 2016, sejamos tão produtivos como fomos agora em 2015, inclusive com a presença do meu amigo, de quem sou grande admirador, Senador Cristovam Buarque, essa reserva moral do Senado Federal.

Está encerrada a reunião.

(Iniciada às 9 horas e 21 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas.)

Senador Otto Alencar

Presidente

Comissão Temporária, criada nos termos do Requerimento nº 935 de 2015, destinada a propor soluções que promovam o desenvolvimento nacional.

ATA DA 14ª REUNIÃO

Ata Circunstanciada da 14ª Reunião, realizada em 17 de fevereiro de 2016, às 15 horas e 10 minutos, no Plenário 3 da Ala Senador Alexandre Costa do Senado Federal, sob a presidência do Senador **Otto Alencar (PSD)** e com a presença dos Senadores e Senadoras: **Senador Paulo Rocha (PT)**, **Senadora Simone Tebet (PMDB)**, **Senador Valdir Raupp (PMDB)**, **Waldemir Moka (PMDB)**, **Senador Antonio Anastasia (PSDB)**, **Senador Paulo Bauer (PSDB)**, **Senador Ronaldo Caiado (DEM)**, **Senador Flexa Ribeiro (PSDB)** e **Senador Blairo Maggi (PR)**. Na ocasião, foi apreciado o Projeto de Lei do Senado nº 72, de 2014. Após aprovação, a presente Ata será publicada juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

(Texto com revisão.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Declaro aberta a 14ª Reunião da Comissão criada pelo Requerimento nº 935, de 2015, com a finalidade de propor soluções que promovam o desenvolvimento regional.

Conforme a convocação, a presente reunião destina-se à apreciação de matérias da pauta previamente publicada.

Eu queria levar às Sras Senadoras e aos Srs. Senadores que, até o dia 16 de dezembro, a Comissão Especial do Desenvolvimento Nacional aprovou 20 matérias. Algumas delas, inclusive, que eram não terminativas, já foram aprovadas no plenário do Senado, como é o caso da repatriação dos recursos que nós aprovamos aqui. Outras, aprovadas aqui por requerimento, serão conduzidas ao plenário para um debate maior, como é o caso da regulamentação dos jogos no Brasil e de outras tantas matérias que já passaram aqui pela Comissão Especial do Desenvolvimento Nacional.

Quero agradecer a todos os Senadores e Senadoras que colaboraram conosco.

Agradeço aqui ao nosso Relator, Senador Blairo Maggi, que se tem esforçado bastante e trabalhado para chegar às relatorias e aperfeiçoar as matérias encaminhadas a esta Comissão.

S. Exª me pede aqui, e acolho o pedido dele, para retirar de pauta o item 1.

ITEM 1

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 183, de 2015

- Terminativo -

Dispõe sobre os depósitos judiciais e administrativos no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios e revoga a Lei nº 10.819, de 16 de dezembro de 2003, e a Lei nº 11.429, de 26 de dezembro de 2006.

Autoria: Senador José Serra

Relatoria: Senador Blairo Maggi

Relatório: Não apresentado

O Senador me passou a informação de que está em contato com vários setores interessados no projeto. Passo a palavra ao Senador Blairo, para que S. Exª possa passar as informações aos Srs. Senadores e às Sras Senadoras.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Obrigado, Presidente Otto Alencar. Também cumprimento nossos colegas Senadores e Senadoras.

Na realidade, com relação a esse projeto que deveríamos apreciar no dia de hoje, foi pedido pelos secretários de Fazenda de vários Estados que pudéssemos chegar a um consenso com o Banco do Brasil. Fizemos várias rodadas. As emendas aqui apresentadas pelo Senador Douglas Cintra eram já uma conversa com o Banco do Brasil, mas os secretários acham que o Banco do Brasil está muito leonino ainda nessa parte. Eles querem algumas flexibilizações.

Como a Senadora Lúcia Vânia havia pedido vista desse projeto, se, na reunião que vamos fazer amanhã, chegarmos a um entendimento sobre alguma das mudanças, a Senadora Lúcia Vânia poderá apresentar como uma emenda, uma sugestão dela ao projeto. Passamos em branco uma das reivindicações principais dos secretários. Não houve atenção a isso, mas, depois, o Secretário de Fazenda do Mato Grosso, Dr. Paulo Brustolin, me falou desse assunto.

Os Estados estão obrigados a recolher 1,5% da receita corrente líquida para pagamento dos precatórios. Esses depósitos judiciais que estão sendo liberados, os TJs não estão entendendo que deveriam ir para a cota

do 1,5%. Então, os pagamentos de precatórios, hoje, são 1,5% da receita corrente líquida mais os depósitos judiciais. Isso alivia muito pouco o caixa do Estado. Alivia o futuro do Estado, dos pagamentos futuros, mas não o do caixa desse momento. Essa é uma reivindicação trazida pelo Estado de Mato Grosso, pelo Secretário Paulo Brustolin, que conversou com os demais.

A Senadora Lúcia Vânia, então, vai trazer essa emenda na semana que vem, para que possamos votar e ver se conseguimos criar as condições, para que os depósitos judiciais liberados possam cumprir a cota de 1,5% exigida hoje na norma legal.

Por isso, não conseguimos acertar no dia de hoje, mas essa demora vai fazer com que o projeto saia bem melhor do que estávamos tratando.

É isso, Presidente.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) –

ITEM 2

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 187, de 2012

- Terminativo -

Permite a dedução do imposto de renda de valores doados a projetos e atividades de reciclagem.

Autoria: Senador Paulo Bauer

Relatoria: Senador Fernando Bezerra Coelho

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

O Relator está a caminho e pediu que postergasse essa relatoria. Vamos aguardar a presença dele.

ITEM 3

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 253, de 2015

- Não terminativo -

Altera a Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, para aperfeiçoar questões atinentes ao cadastro único, ao Comitê Gestor do Simples Nacional, ao compartilhamento de dados da base nacional única de empresas, bem como para estabelecer novo limite de faturamento anual do Microempreendedor Individual – MEI.

Autoria: Senador Delcídio do Amaral

Relatoria: Senador Raimundo Lira

Relatório: Pela aprovação

O Relator solicita que o retiremos de pauta.

Está retirado de pauta.

ITEM 4

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 513, de 2011

- Terminativo -

Estabelece normas gerais para a contratação de parceria público-privada para a construção e administração de estabelecimentos penais.

Autoria: Senador Vicentinho Alves

Relatoria: Senador Antonio Anastasia

Relatório: Pela aprovação com emendas

Passo a palavra ao Relator.

O SR. ANTONIO ANASTASIA (Bloco Oposição/PSDB - MG) – Muito obrigado, Sr. Presidente.

Na realidade, por solicitação do Senador Vicentinho, atendendo um pedido do Governo, peço para retirá-lo de pauta nesta semana e voltarmos a ele, se possível, na semana que vem, até eu receber mais alguma sugestão. De minha parte está pronto, mas há essa solicitação, que naturalmente acatarei, com a aquiescência de V. Ex^a.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – V. Ex^a será atendido, Senador Antonio Anastasia.

ITEM 5
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 313, de 2011
- Terminativo -

Dispõe sobre a destinação dos recursos de premiação das loterias federais administradas pela Caixa Econômica Federal não procurados pelos contemplados dentro do prazo de prescrição e altera a Lei nº 10.260 de 12 de julho de 2001, que dispõe sobre o Fundo de Financiamento ao Estudante do Ensino Superior - Fies.

Autoria: Senador Paulo Davim

Relatoria: Senador Douglas Cintra

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

O Relator não está presente. Vamos aguardar também o Senador Douglas Cintra.

ITEM 6
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 104, de 2015
- Terminativo -

Institui a Política Nacional de Estímulo ao Empreendedorismo do Jovem do Campo e dá outras providências.

Autoria: Senador José Agripino

Relatoria: Senador Cristovam Buarque

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo.

Também vamos aguardar o Relator, Senador Cristovam Buarque, que não está presente.

Item 7, cujo Relator é o Senador Blairo Maggi, a quem passo a palavra para relatar projeto de autoria do Senador Ricardo Ferraço.

ITEM 7
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 72, de 2014
- Terminativo -

Altera a Lei nº 10.201, de 14 de fevereiro de 2011, para constituir em auxílio financeiro para Estados, Distrito Federal e Municípios sessenta por cento da dotação orçamentária anual do Fundo Nacional de Segurança Pública - FNSP.

Autoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatoria: Senador Blairo Maggi

Relatório: Pela rejeição da Emenda nº 1 - Plen

Observações:

Com a palavra o Senador Blairo Maggi.

O SR. BLAIRO MAGGI (Bloco União e Força/PR - MT) – Muito obrigado, Presidente.

Na realidade, este é um relatório que já foi lido, já foi aprovado, mas foi para o plenário e recebeu uma emenda do Senador Humberto Costa. Eu vou rejeitar a emenda e, portanto, vou ler a análise da rejeição da emenda apresentada pelo Senador Humberto Costa.

Cabe a esta Comissão estudar e emitir parecer sobre os assuntos submetidos ao seu exame.

A redação original do art. 4º-A da Lei nº 10.201, de 2001, na forma do PLS nº 72, de 2014, instaura sistema de “repassa fundo a fundo”, pelo qual 60% dos recursos do Fundo Nacional de Segurança Pública são entregues pela União automaticamente a fundos municipais, estaduais ou distrital de segurança pública, desde que os entes contem com conselho gestor, plano local de segurança pública e previsão orçamentária de recursos para o setor. Os repasses são rateados conforme os critérios dos Fundos de Participação dos Municípios (FPM) e dos Estados e do Distrito Federal (FPE), com cada rateio respondendo por metade dos recursos envolvidos.

A redação dada pela Emenda nº 1 – PLEN a esse projeto suprime a exigência de que 60% dos recursos mencionados sejam entregues aos fundos dos entes subnacionais, tornando opcional, para a União, a adoção do sistema de “repassa fundo a fundo”: as aplicações diretas da União tratadas no §5º do art. 4º constituirão auxílio financeiro que poderá ser repassado diretamente aos fundos dos Estados e Distrito Federal.

Em termos de técnica legislativa, a emenda substitutiva apresenta algumas falhas. Os incisos I a IV do *caput* original foram incorporados, com alterações e com o acréscimo dos incisos V e VI, a novo §1º. Os §§1º a

4º e o §6º originais, que tratavam da compatibilidade dos planos municipais de segurança pública com os planos estaduais e da partilha dos recursos devidos aos entes subnacionais, foram excluídos. O §5º, a seu tempo, foi renumerado como §2º. Este, porém, manteve remissão aos incisos do *caput*, que, como apontado, deixaram de existir. Já o inciso VI do §1º contém remissão ao próprio §1º, embora os programas de segurança pública aludidos estejam definidos no *caput*.

Independentemente dessa última ressalva, entendemos que a emenda atenta contra o próprio cerne do projeto em análise, qual seja: desburocratizar o repasse de recursos federais para os outros entes da Federação, como enfatizado pela própria justificativa do PLS nº 72, de 2014. Impõe-se notar que o art. 230, inciso II, do Regimento Interno do Senado Federal estabelece que não devem ser admitidas emendas em sentido contrário à proposição. Isso vale para as propostas de emenda à Constituição e para os projetos de lei ou de resolução. Está claro, portanto, que a presente matéria não deve prosperar.

Voto.

Em face do exposto, voto pela rejeição da Emenda nº 1 – PLEN ao PLS nº 72, de 2014.

Este é o voto, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Em discussão. (Pausa.)

Como não há Senador ou Senadora que queira discutir, encerro a discussão, passando à votação do relatório do Senador Blairo Maggi relativo ao projeto de lei do Senador Ricardo Ferraço.

Aqueles que o aprovam permaneçam como se encontram. (Pausa.)

Aprovado o relatório, que passa a constituir parecer da Comissão pela rejeição da emenda apresentada em plenário.

A matéria será encaminhada ao plenário.

O Item 8 é um projeto de lei do Senador Antonio Anastasia...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Não é nominal, porque já tinha sido analisado antes.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Vai rejeitar lá. Vai ser encaminhado ao plenário, porque foi no plenário. Eu li aqui.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Vai para o plenário, porque a emenda foi apresentada lá, pelo Senador Humberto Costa.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Aprovamos o parecer, com rejeição da emenda apresentada pelo Senador Humberto Costa lá no plenário.

Agora, projeto do Senador Antonio Anastasia que tem como Relator o Senador Fernando Bezerra.

ITEM 8 PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 741, de 2015 - Terminativo -

Altera a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, para determinar que as multas por infração ambiental, em situação de emergência ou estado de calamidade pública, provocados por desastres ambientais, sejam revertidas, em sua totalidade, para as regiões afetadas.

Autoria: Senador Antonio Anastasia

Relatoria: Senador Fernando Bezerra Coelho

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Aliás, eu acho que esse é um projeto de suma importância e que vem numa hora em que a população ficou muito consternada com o desastre ambiental que aconteceu em Minas Gerais, no Município de Mariana, com a Samarco.

O Relator é o Senador Fernando Bezerra, que fez contato conosco há pouco para dizer que está a caminho. Vamos aguardá-lo para apreciar essa matéria, que é muito importante.

ITEM 9
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 444, de 2013
- Terminativo -

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências, e a Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, que institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública, para disciplinar a concessão de obra pública.

Autoria: Senador Paulo Bauer

Relatoria: Senador Fernando Bezerra Coelho

Relatório: Pela aprovação

A relatoria do item 9, da mesma forma, é do Senador Fernando Bezerra, que não está presente.

ITEM 10
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 705, de 2015
- Terminativo -

Altera a redação do § 7º do art. 12 da Lei nº 12.651, de 25 de maio de 2012, que dispõe sobre a proteção da vegetação nativa; altera as Leis nos 6.938, de 31 de agosto de 1981, 9.393, de 19 de dezembro de 1996, e 11.428, de 22 de dezembro de 2006; revoga as Leis nos 4.771, de 15 de setembro de 1965, e 7.754, de 14 de abril de 1989, e a Medida Provisória no 2.166-67, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências, para excluir da obrigatoriedade da reserva legal as áreas nas quais funcionem empreendimentos de geração de energia elétrica de fonte eólica ou solar.

Autoria: Senador Otto Alencar

Relatoria: Senador Gladson Cameli

Relatório: Pela aprovação

O Relator do item 10 é o Senador Gladson Cameli, que não está presente.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Apoio Governo/PT - PA) – Se o Relator estivesse aí, eu iria conversar com ele, mas vai ficar para outra reunião, não é?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Exatamente.

Esse é um projeto de minha autoria que diz respeito à implantação de energia eólica nas áreas de preservação ambiental. É um tema que já está sendo discutido. Alguns Senadores já conversaram com o Relator, mas ele não está presente.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Apoio Governo/PT - PA) – Então vai ficar para a próxima reunião? Aí eu vou tomar a iniciativa de conversar com ele para...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Eu conversei com ele rapidamente, e ele ficou de comparecer, mas não está presente.

V. Exª chegou a conversar com ele sobre o tema?

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Apoio Governo/PT - PA) – Ainda não. Vou esperar que ele chegue aqui. Está bem?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Está bem.

ITEM 11
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 420, de 2014
- Não terminativo -

Institui o estatuto jurídico da empresa pública, da sociedade de economia mista e de suas subsidiárias que explorem atividade econômica de produção ou comercialização de bens ou de prestação de serviços, nos termos dos §§ 1º e 3º do art. 173 da Constituição Federal.

Autoria: Senador José Sarney

Relatoria: Senador Romero Jucá

Relatório: Pela apresentação de requerimento de tramitação em conjunto com o PLS nº 555/2015

O Relator é o Senador Romero Jucá, que também não está presente.

ITEM 12
PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 433, de 2015
- Terminativo -

Altera a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, para tornar obrigatória a participação mínima de 15% (quinze por cento) das fontes renováveis alternativas na matriz elétrica brasileira até o ano de 2025.

Autoria: Senador Cássio Cunha Lima

Relatoria: Senador Romero Jucá

Relatório: Pela aprovação com emendas

O Relator do item 12, de autoria do Senador Cássio Cunha Lima, é o Senador Romero Jucá, que não está presente.

Eu vou aguardar.

Não sei se V. Exª gostaria de relatar...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Esse item 12 diz respeito às fontes renováveis de energia alternativa. É do Senador Cássio Cunha Lima. É um projeto interessante.

Então, vou designar a nobre Senadora Simone Tebet Relatora *ad hoc* do item 12, um projeto do Senador Cássio Cunha Lima que diz respeito a fontes renováveis de energia alternativa. A participação mínima é de até 15%.

A SRª SIMONE TEBET (Bloco Maioria/PMDB - MS) – Sr. Presidente, Srªs e Srs. Senadores, trata-se, como foi mencionado pelo Presidente, de um projeto do ilustre Senador Cássio Cunha Lima que altera a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, para tornar obrigatória a participação mínima de 15% das fontes renováveis alternativas na matriz energética brasileira até o ano de 2025. A relatoria é do ilustre Senador Romero Jucá. E passo a ler, portanto, o relatório da forma mais sucinta possível.

Essa lei obriga a participação mínima de 10% de três fontes alternativas – eólica, biomassa e Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCH) – na matriz elétrica, percentual a ser alcançado em 2022. O PLS faz alterações visando a aumentar esse piso para 15%, a ser alcançado em 2025, e a ampliar o leque de fontes alternativas elegíveis para o alcance desse novo percentual, de modo a incluir todas as fontes renováveis alternativas, com expressa citação das fontes termossolar, fotovoltaica, biogás, maremotriz, ondomotriz e hidrogênio. Em sua justificção, o autor reconhece a importância do tema e faz todas as considerações relacionadas à necessidade de aumentar esse piso e ampliar as fontes alternativas de energia.

Inicialmente, a matéria foi encaminhada para a Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA) e, em decisão terminativa, para a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI). A matéria foi aprovada na CMA com duas emendas. A primeira emenda é decorrente da avaliação de que o prazo estipulado pelo PLS é de difícil concretização. Então, houve uma ampliação desse prazo. A segunda emenda apenas ajusta o novo prazo na ementa. Antes de a matéria ser analisada na CI, foi aprovado requerimento para que ela pudesse vir a esta Comissão, em que o Senador Blairo Maggi designou a relatoria.

Passamos à análise do projeto.

Nos termos regimentais, compete a esta Comissão propor soluções que promovam o desenvolvimento nacional. Sendo a decisão terminativa, além do mérito, cabe a esta Comissão a análise também da constitucionalidade e legalidade da matéria.

É competência privativa do Congresso Nacional analisar questões como esta. Portanto, não há óbice nem constitucional nem legal. Opinamos também pela juridicidade e boa técnica legislativa do projeto.

No mérito, destacamos a conveniência e a oportunidade do projeto. A Lei nº 10.438, de 2002, é um marco no esforço de se aumentar a participação, na matriz elétrica do Brasil, de fontes renováveis alternativas de energia. O art. 3º dessa lei criou o Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (Proinfa), no âmbito do qual foi estabelecida a obrigação de contratação de energia elétrica de fontes renováveis alternativas para o Sistema Elétrico Interligado Nacional (SIN) e introduzida a meta de, até 2022, aumentar para 10% a participação de três fontes alternativas. A participação de fontes renováveis alternativas já superou o patamar de 10% previsto para 2022. Nesse sentido, em face desses números, o PLS deveria ser alterado não para postergar a data limite de consecução do piso de participação, mas para aumentar ainda mais o percentual de participação das fontes renováveis alternativas na matriz até 2025. Daí a importância do projeto.

O Plano Decenal de Expansão de Energia (PDE) 2024 estima que a participação de fontes alternativas na Matriz de Oferta Interna de Eletricidade em 2014 foi de 12,8%; em 2024, essa participação será de 20,4%. Não se pode negar, portanto, que a política nacional para fontes alternativas seja muito bem-sucedida.

Deve-se destacar que, em 29 de outubro de 2015, o Ministro de Estado de Minas e Energia, Eduardo Braga, esteve na Comissão Mista Permanente sobre Mudanças Climáticas (CMPMC) para apresentar a matriz energética brasileira em 2030. A meta do Brasil é reduzir as emissões de gases de efeito estufa, em relação aos níveis de 2005, de 35% para 43% até 2030. Para atender a esse compromisso, o esforço dentro do setor elétrico é pela maior participação de fontes alternativas na matriz energética.

Feitas essas considerações, destacamos a necessidade de se fazer uma emenda de redação para padronizar a terminologia utilizada no PLS e nos Planos Decenais de Expansão de Energia. Em vez de basear o piso de participação no consumo de energia, sugerimos utilizar como base a Matriz de Oferta Interna de Eletricidade, pois a oferta reflete, com mais exatidão do que o consumo, a efetiva participação das fontes alternativas na matriz.

Finalmente, cabe destacar o acerto do PLS em ampliar o alcance da lei para todos os tipos de fontes de energia renovável alternativa. Atualmente, a legislação estimula a participação de apenas três fontes: eólica, PCH e biomassa. Com a aprovação do PLS, todas as fontes renováveis alternativas, inclusive maremotriz, ondomotriz, biogás e hidrogênio, poderão ser incluídas na contabilização de fontes alternativas na Matriz de Oferta Interna de Eletricidade.

Voto.

Em face do exposto, opinamos pela constitucionalidade, juridicidade e correta técnica legislativa do Projeto de Lei do Senado nº 433, de 2015, e votamos por sua aprovação com as seguintes duas Emendas:

EMENDA Nº - CEDN

(ao PLS nº 433)

Dê-se à ementa do Projeto de Lei do Senado nº 433, de 2015, a seguinte redação:

Altera a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, para tornar obrigatória a participação mínima de 20% (vinte por cento) das fontes renováveis alternativas na [e aqui vem a alteração] Matriz de Oferta Interna de Eletricidade até o ano de 2025.

EMENDA Nº - CEDN

(ao PLS nº 433, de 2015)

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei do Senado nº 433, de 2015, a seguinte redação:

Art. 1º A Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, passa a vigorar com a inserção do seguinte artigo 3º-A:

Art. 3º-A. A expansão do parque gerador de energia elétrica no Brasil será feita de forma que, até 2025, as fontes eólica, termossolar, fotovoltaica, pequenas centrais hidrelétricas, biomassa, biogás, maremotriz, ondomotriz, hidrogênio e outras fontes renováveis alternativas atenderão a 20% (vinte por cento) da Matriz de Oferta Interna de Eletricidade no País.

É o relatório e o voto, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. Bloco Parlamentar Democracia Progressista/PSD - BA) – Em discussão. (Pausa.)

Não havendo Senador que queira discutir, encerro a discussão.

Por se tratar de matéria em caráter terminativo e por não termos quórum suficiente para a votação, vamos aguardar para a próxima reunião, que deverá ser feita na próxima semana.

Teremos, então, que encerrar a reunião, convocando outra para a próxima quarta-feira, no mesmo horário, 14h30, quando serão apreciadas matérias que não foram apreciadas hoje.

Está encerrada a reunião.

(Iniciada às 15 horas e 10 minutos, a reunião é encerrada às 15 horas e 33 minutos.)

Senador Otto Alencar
Presidente

Comissão de Especialistas com a finalidade de apresentar anteprojeto de reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.**ATA DA 9ª REUNIÃO**

Ata Circunstanciada da 9ª Reunião, realizada em 31 de agosto de 2015, às 10 horas e 40 minutos, no Plenário nº 19 da Ala Senador Alexandre Costa do Senado Federal, sob a presidência do **Sr. Georges de Moura Ferreira** e com a presença dos membros: **Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Doriêdo Luiz dos Prazeres, Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Tércio Ivan de Barros, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Celso Faria de Souza, Saggiro Glanzmann, Roberto José Silveira Honorato, Thiago Pereira Pedroso, Cláudio Jorge Pinto Alves e Geraldo Ribeiro Vieira**. Deixaram de comparecer os membros: **Antônio Ivaldo Machado de Andrade, Ricardo Bisinotto Catanant, José Adriano Castanho Ferreira, Carlos Ebner, Donizeti de Andrade, Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Ricardo Nogueira da Silva, Ricardo Bernardi e Fernando Silva Alves de Camargo**. Na oportunidade, ocorreram debates sobre: i) Sistema do controle do espaço aéreo brasileiro; ii) Sistema de formação e qualificação de pessoal; iii) Registro Aeronáutico Brasileiro; iv) Aeródromos públicos e privados, continuidade quanto às formas de certificação e/ou homologação e na natureza de utilização; e v) Cronograma da Comissão. Outrossim, foi aprovado o Requerimento n. 3 de 2015, que trata do convite a especialista da *Federal Aviation Administration*, a fim de esclarecer questões regulatórias relativas ao uso de drones e *Unmanned Aerial Systems* (UAS). A reunião foi suspensa às 12h27, retomada às 14h30, novamente suspensa às 14h50, e retomada mais uma vez às 16h04. Após aprovação, a presente Ata será publicada juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bom dia, senhores.

Havendo número regimental, declaro aberta a 9ª Reunião da Comissão de Especialistas Destinada a Apresentar Anteprojeto de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Informo que esta reunião será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. Por isso, as pessoas que tenham interesse em participar com comentários ou perguntas podem fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/e-cidadania, tudo minúsculo e emendado, e do Alô Senado, através do número 0800-612211.

Bem, senhores, antes de entrarmos no tema pautado, tenho uma recomendação de ordem técnica do Áudio do Senado. O Áudio do Senado pediu para que, toda vez que alguém falasse, se identificasse, apenas para fim de registro, porque fica mais fácil fazer a coordenação ali dentro da cabine.

Outra coisa também, nós estamos tendo algumas participações. Já estamos tendo participações do e-Cidadania, sem dizer que várias outras, inclusive associações, sindicatos e também particulares, estão encaminhando as suas sugestões e suas contribuições.

Uma das perguntas que chegou para ser esclarecida podemos fazê-la no início da nossa reunião. Nós temos uma pergunta do Sr. Juvenal Alves Neto, que ele mandou para toda a Comissão: “Senhores, boa noite. Com relação aos temas ligados ao Controle de Tráfego Aéreo, quem seriam e quais as qualificações (formação) dos participantes que irão opinar sobre o assunto? Atenciosamente, Neto”.

Bem, senhores, eu acredito que, no site da Comissão, exista o currículo de todos aqueles que estão participando, o nome, os dados. E pode ter certeza de que a qualificação é excepcional, sem dizer que, se um membro está aqui, não significa que não existam mais pessoas o ajudando, cooperando, como é o caso que vejo aqui muito corrente, o que também é muito importante.

Então, Juvenal, eu acho que o senhor pode ficar tranquilo, porque, afinal de contas, os membros aqui são de alto calibre, todos aqui são especialistas em diversas áreas. Quem está tratando especificamente da questão do controle do tráfego aéreo, o grupo está sendo liderado pelo Brigadeiro Gustavo Adolfo de Camargo. Ele também tem uma participação ativa dentro do Decea. Ele tem um comando lá. Brigadeiro, qual é?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Bom dia, Sr. Presidente. Gustavo Oliveira. Eu sou Chefe do Subdepartamento de Operações do Decea.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Obrigado, Gustavo. Então, eu espero que esteja esclarecido.

Quem tenha mais dúvidas, por favor, encaminhe para o e-Cidadania Senado e acesse a página que está disponível, inclusive com a publicação de todos os trabalhos da Comissão.

Assim, senhores, conforme convocação, esta reunião se destina à discussão e ao encaminhamento acerca dos seguintes temas: Capítulo I, Capítulo do Sistema de Controle do Espaço Aéreo, do Grupo 1, do Brigadeiro Gustavo; o Sistema de Formação e Qualificação de Pessoal, Grupo 2, Sr. Kerlington.

Nós temos aqui também as questões voltadas aos aeródromos públicos e privados, a continuidade, certificação, homologação e utilização, o Grupo 3, ou seja, aqueles assuntos que ainda tenham ficado pendentes e que alguém queria fazer alguma explanação. Vamos tratar também do assunto da exploração comercial. E hoje também a questão da aeronavegabilidade. Na reunião passada, o Roberto José Honorato fez uma breve explanação a respeito do tema, mas, caso alguém queira trazer ao debate ou fazer alguma colocação em cima, também estamos abertos.

E o que é mais importante, nós vamos aproveitar também para discutir o cronograma, ou seja, o Ivaldo elaborou um cronograma, que vence agora em setembro, que é a respeito da colaboração dos membros e também da contribuição dessas colaborações.

Nós já estamos chegando a um marco, nesta Comissão, porque conforme será apresentado pela nossa Relatora, inclusive os trabalhos como eles estão sendo feitos é o ponto em que chegaram essas contribuições; nós estamos no marco de 45% de contribuições em cima dos artigos do Código, o que é bastante significativo.

Obviamente nós temos assuntos, como responsabilidade civil, serviços aéreos públicos ou privados e, adiante, a questão das infrações cometidas pelos aeronautas, ou seja, ainda temos muito debate. Mas estamos trabalhando e funcionando muito bem.

Assim, peço para que o grupo tenha um tempo, hoje, para que todos possam realinhar esse cronograma das contribuições, para que também avaliem entre os grupos a forma, a metodologia de trabalho, para que continuem avançando.

E, por fim, será definido o chamamento para apresentação, no âmbito da CERCBA, de profissionais, para apresentação do assunto capital estrangeiro, e especialistas da Anac contra isenção de normas para novos aeroportos; e um tema também que algumas associações andaram cobrando, que é a isenção de algumas taxas, aquelas taxas e tarifas previstas no art. 36, que dizem respeito à tarifa de navegação, comunicação, para algumas atividades da área.

Dessa forma, passo a palavra a nossa Relatora, que está de volta, felizmente. Fez muita falta para nós semana passada, mas por motivos de saúde, motivos pesados, ela não pôde estar presente.

A SRª MARIA HELENA ROLIM – Ah, não tão pesado. Foi suspeita de apendicite. Foi um horror!

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Leve, não é?

Professora, por favor.

A SRª MARIA HELENA ROLIM – Não! Mas estou bem. Não era.

Então, bom dia. É interessante vir aqui, viu? Prefiro.

Eu queria falar o seguinte, a elaboração daquelas planilhas, tabelas, eu tenho certeza de que várias pessoas não estão lendo, outros estão lendo, outros concordando, outros discordando, mas, enfim, elas existem. A função delas é uma fotografia do que está sendo feito, porque só no plano teórico, das ideias, fica difícil acompanhar.

Nós chegamos a praticamente 45% dos artigos do Código, e chegando a 50%, a intenção nossa será realmente começar a passar um pente fino nisso, verificar, daquelas propostas em que houver divergência, qual será aceita pela Comissão, para começar a fazer um esqueleto do Código.

O ideal seria no final de tudo, para termos uma teleologia completa e se verificar qual é o fio da meada do Código. Como não vai ser possível, vamos ter que começar isso, mesmo que depois tenha de ser alterado.

Nós recebemos uma proposta diferente da metodologia até agora encaminhada, do Dr. Geraldo, e foi realmente muito interessante. Ele já veio de uma forma sistematizada. A forma que nós colocamos isso é a seguinte: parece-me que dois ou quatro artigos dele são compatíveis com a correspondência do número do antigo CBA, com algumas alterações, só que 80% do projeto apresentado pelo Dr. Geraldo – por isso, depois eu gostaria de conversar com ele sobre a minha percepção e de alguns outros colegas – já foram alterações mais substanciais, e não dá para fazer comparação item por item do Código. É isso mesmo? É isso mesmo. Ainda bem que eu percebi.

Então, nós colocamos no final, em vermelho, para depois que tivermos todos esses artigos, essa compatibilização, verificarmos como será analisado do ponto de vista jurídico. Quando eu falo jurídico, é que nós não modificaremos os conceitos, vamos verificar a pertinência em nível do direito administrativo, a pertinência de terminologia, só que realmente no caso, como foi feito por alguém da área jurídica, essa preocupação nossa com terminologia não vai ser a maior, será mais a de sistematização.

Ele nos deu um pouco mais de trabalho, mas não faz mal, é a eleática e a maiêutica socrática. A gente tem que pensar, não é verdade? Então, ele está nos ajudando a pensar. E a minha proposta será realmente, a partir da próxima reunião – não sei, teremos de conversar isso –, começar a fechar o que foi feito. É muito complicado porque vai depender do que virá, para ter um sentido lógico.

Eu quero conversar isso depois, com vocês, talvez no intervalo, porque se formos esperar o que virá, do ponto de vista jurídico não teremos tempo hábil de fazer essas compatibilizações, verificar toda essa sistematização.

Então, em princípio, pretendemos começar a dar uma olhada. E a sua tabela está lá embaixo para começarmos a pensar, a refletir na tabela, que é um mix de conceitos jurídicos, para formarmos uma tabela bem elaborada, mas eu diria que não é que ela deu uma bagunçada na estrutura, ela deu uma nova visão da mesma estrutura. Em síntese, é isso.

Outra coisa é que estamos elaborando um glossário, que vou mandar esta semana para os colegas da área jurídica, para que utilizemos os termos no mesmo sentido e significado. Por exemplo, uso público e uso privado têm uma conotação quando utilizados no âmbito jurídico e outra conotação quando no uso corrente, ou na área de economia ou de administração. Então, é para evitar essas antinomias de interpretação dos termos. No fim, nós acabamos até discutindo e perdendo tempo inutilmente, porque os dois estavam corretos, só que um usa o termo no âmbito jurídico e o outro, no âmbito corrente ou de administração ou economia. Nós faremos isso na planilha – pelo que eu percebi, vocês não gostam das planilhas.

Nós faremos um glossário e vamos inserir o que significa para a Teoria Geral do Direito. Alguns podem dizer que tem divergência de interpretação. Ah, tem! No direito vai ter divergência até morrer. Sem divergência de interpretação não existiria o direito. É um jogo de xadrez o direito, e pronto!

Então, o que acontece? Nós vamos mandar. E eu proponho, se vocês acharem lúcido, que ao lado dessa interpretação jurídica, se quiserem colocar uma coluna, indicariam, do ponto de vista corrente ou do ponto de vista da administração, que tais termos têm tal significado.

Para mim, por exemplo, alguns termos que vocês usam... Cadê o Doriel?

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª MARIA HELENA ROLIM – Ah! Era para o Doriel. Bom, depois eu falo com ele.

Eu também não sei... Por isto que às vezes é difícil eu conversar com vocês: porque mesmo quando recebo e-mail, eu leio aquele e-mail com o foco jurídico, mas vocês não estão me enviando aquele e-mail com foco jurídico. Daí, quando eu recebo e-mail, é aquele to be, or not to be e eu fico sem saber! Eu respondo assim ou respondo assim? Entenderam? Difícil para mim também, não é? Quem não é da área jurídica... Porque nós temos essa deformação. Vamos fazer o quê?

Eu peço isto, se vocês concordam, depois coloquem do lado uso público o que significa, ou então mesmo os princípios do Respício. Estou pensando para ver como se dá uma roupagem jurídica, um nome jurídico para aquele princípio que tenha o mesmo conteúdo, para que possamos, no final, ter a mesma terminologia.

Então, estou sentindo que minha função, pelo que estou conversando com cada um, não é nem de Relatora, mas de mediadora, para tentarmos chegar a um Código minimamente factível de ser apresentado no plano da sistemática uniforme teleológica do Direito. Entenderam? É isso.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bom, senhores, nós tivemos um input muito grande de informações com as contribuições do Dr. Geraldo, e são contribuições muito relevantes, boas, um trabalho muito bem feito e entendo que foi um trabalho bem pensado. Mas isso, como falaremos na parte da tarde, é para ser um estímulo para que os senhores também empenhem suas propostas e para que os grupos também trabalhem mais não apenas em uma proposta, mas sobre duas propostas, a não ser que todos tenham a unanimidade de que a proposta apresentada é aquela e acabou. Ou seja, os trabalhos não acabam apenas nas demonstrações de propostas. Sem dizer que vamos chegar a 50% dos trabalhos.

Com 50% dos trabalhos, faremos as formatações que a professora propôs. Além disso, aí sim, nós já vamos verificar o tempo que temos dentro da Comissão para trabalhar a questão do chamamento, do convite para que os especialistas exponham seu ponto de vista, conforme foi requerido pelo Castanho e por outros, quanto à questão da Comissão de Valores Mobiliários, se é ou não legal a abertura desse capital da forma como está sendo pretendida. Apesar de isso já ter sido debatido, nós vamos colocar. Há a questão dos especialistas da Anac sobre a desburocratização da autorização ou permissão dos aeroportos, que acho que também será motivo de debate; e também a questão das taxas e tarifas. Creio que também poderemos tratar esses temas em uma audiência específica para tal, o.k.? Apenas para questão de formatação das ideias.

Dessa forma, eu gostaria de passar a palavra, então, ao Brigadeiro Gustavo para falar a respeito da apresentação do Grupo 1 sobre o sistema do controle do espaço aéreo brasileiro.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Obrigado, Sr. Presidente.

Mais uma vez, eu estou aguardando os comentários com relação aos arts. 100 e 101, que eu tinha submetido na semana passada ainda, que tratam da formação e treinamento de pessoal e do sistema de indústria

aeronáutica. Farei dos arts. 100 e 101 e, depois, também dos arts. 303 a 311, em que a gente trata de detenção, interdição e apreensão de aeronaves. Detenção, interdição e apreensão são os termos que estão no Código hoje. Se houver um termo jurídico melhor, eu também não tenho nenhum tipo de consideração a fazer. Eu gostaria de comentários do pessoal, principalmente com relação a minha proposta do art. 303, em que, em vez de listar autoridades, eu estou listando órgãos. Não sei qual é a melhor forma.

Basicamente é isso. Estou aberto a comentários.

Além disso, queria lembrar que a gente apresentou alguns comentários à proposta que foi feita ontem, conforme já foi comentado.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – O que eu pude observar da proposta do Briga-deiro é que ele fez umas duas ou três observações de alterações, mas eu diria que 80%... Na íntegra a proposta do Geraldo foi aceita. Ou senhor vai mandar mais alguma alteração?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Não. Eu fiz umas propostas de alteração e aqueles 80% ou eu aceitei ou eu entendi que não tenho capacidade de comentar, quando se está tratando dos regimes de aeroportos – aí já foge ao escopo do meu grupo.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Está bom. Para eu entender se isso era um sentimento tácito ou não...

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Há algumas coisas ali que eu deixei de comentar porque eu entendo que fogem ao meu nível.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Então, eu posso pôr essa observação de que a não inserção de alteração não significa consentimento tácito mas não possibilidade de percepção de comentário?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Em linhas gerais a gente está de acordo com o texto ali, mas eu acho que merece discussão com o pessoal da SAC e da Anac.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Isso é importante para eu ter...

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, novamente, eu gostaria muito que todos cooperassem. O Grupo 1 e o Grupo 2 são grupos reduzidos, mas eu peço aos membros que fazem parte, principalmente aqueles que estão mais envolvidos na parte governamental, que são oriundos da parte governamental, que possam de fato estar contribuindo ou, como se diz, se estão de acordo, também se manifestem.

Eu acho que a anuência tácita aqui não é saudável. Acho que nós precisamos expressar o que desejamos falar, cada opinião, até mesmo para deixarmos mais confortáveis os membros e sabermos como vamos conduzir os trabalhos.

Bom, outra coisa: Professora, a senhora quer exibir a tabela, apenas o face da tabela aqui?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Estou sentindo que há alguma coisa que não passou... Bom, é só formatação. É só a primeira página.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Marcelo, só coloca a primeira página da tabela ali.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Outra coisa: eu só nomeiei a proposta do Geraldo como Geraldo para vocês verificarem que foi a proposta que já veio consolidada, porque prefiro deixar sem identificar quem mandou o quê.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, essa é a tabela como está hoje, dentro das contribuições que foram, até então, passadas. Inclusive todos os artigos que já foram encaminhados a contribuições já estão expostos ali.

Como se diz, o atual CBA é composto por 343 artigos. As sugestões recebidas de novos artigos, alterações de redação e manutenção e a atual redação correspondem a um total de 45,77% sobre o total de artigos.

Até o momento, foram apresentadas 157 sugestões. E abaixo temos as propostas. E a tabela está, inclusive, colorida com as propostas que já foram encaminhadas até agora, toda revisão. Cada linha daquela – redação, proposta 1, proposta 2, proposta 3, proposta 4 – já foi disponibilizada para o grupo. E o grupo pode inserir os comentários.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Onde não houver redação é porque não foi apresentada a segunda ou terceira proposta.

Vai baixando para ver alguma que já tenha todas as propostas.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Ali, uma tabela que está completa.

Então, isso é para verem que não se está dispensando a apresentação das tabelas conforme feitas no começo, esquematizadas, onde se apresenta a proposta e se faz a fundamentação, o texto anterior e o texto posterior.

Outra coisa que também me tem sido cobrada, as pessoas têm perguntado muito: “Então, vai seguir a sistemática pari passu do Código Brasileiro como está hoje, os artigos como estão?” Não. Nós temos, obviamente-

te, como pano de fundo, o CBA, que é um trabalho já pronto e acabado e serve de linha, de guia. Mas, após os trabalhos que serão feitos pela Relatora, com a necessidade de adequação dos artigos, das ordens, a criação desses capítulos, obviamente, tudo isso ainda está pendente de trabalho. E está chegando já a hora de levar esse complemento adiante. O.k.?

Obrigado.

Assim, então, eu gostaria de passar a palavra ao Kerlington para falar sobre o sistema de formação e qualificação de pessoal, as considerações que tem a fazer.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – Bom dia a todos, primeiramente.

A gente apresentou na sessão passada a tabela de pessoal e levantou-se aqui, o colega Ronei, a questão se aeroclube seria ou não utilidade pública. Também aguardei contribuições, e não tive, a respeito disso. Então, o que eu enviei à Relatora manteve o que a gente tinha discutido. A gente não teve o contraponto, não teve a antítese.

Em relação a pessoal, basta ver a filosofia do que quer tratar, se quer realmente tratar todo mundo como organização de instrução, separar a figura do aeroclube. A proposta do Ronei foi “tirar” – aspas – a figura do aeroclube do CBA. Eu, particularmente, não tenho opinião formada a respeito disso. Mas convidei o Ronei a fazer o estudo de impacto político que isso acarreta, quantos aeroclubes nós temos, qual a situação deles, se é necessário ou não estar no Código. Pronto.

Ficou contigo essa indagação. E como eu não tive retorno, então, a respeito de pessoal, eu mantenho a tabela que já está lá, algumas coisas. As pequenas diferenças foram apresentadas aqui, mudança de nomenclatura. A rigor, sem muita mudança estrutural no sistema.

Se a gente tirar aeroclube do Código, vai ter impacto estrutural, sim; vai ter impacto político; um impacto que tem que ser estudado. E o Ronei, como é da SAC, é melhor do que ninguém para tratar desse assunto.

Pessoal, quanto ao assunto RAB, a gente apresentou as modificações até o art. 88, mas, do 109 em diante... A gente tem o 109 aí, Marcelo? Não. Eu queria que a gente achasse o 109 em algum lugar. É uma questão só de filosofia, também não tenho... Tem o 109? Então, se puder projetar aí. Porque eu preciso caminhar nisso e eu precisava discutir a filosofia que a gente quer adotar em relação a isso.

Não adianta a gente tomar uma proa e, lá na frente, decidir que a filosofia não vai ser essa. Então, só queria discutir com os colegas, Presidente, em dois minutos, a filosofia com que a gente vai tratar do registro. A sugestão do Brigadeiro foi excelente – Registro de Aviação Civil Brasileiro. Vai ser o RAC, tira o B. Já estou até começando a tentar falar RAC.

Art. 109. O Registro Aeronáutico Brasileiro, no ato da inscrição, após a vistoria técnica, atribuirá as marcas de nacionalidade e matrícula, identificadoras da aeronave.

Vamos lá. Se a gente partir para ser mais positivo, Dr. Geraldo, nós precisaríamos manter o art. 109 para baixo. Se o senhor puder olhar o art. 109. Mas, se nós formos mais abrangentes no sentido de deixar os procedimentos para quem tem que procedimentalizar, os arts. 109 para baixo têm que sair.

Fala:

§1º A matrícula confere nacionalidade brasileira à aeronave e substitui a matrícula anterior, sem prejuízo dos atos jurídicos realizados anteriormente.

Nós matariamos esse artigo dizendo: “O Registro de Aviação Brasileiro, no ato da inscrição... na forma da lei.” Esse “na forma da lei” passaria tudo para a competência que hoje é – e é – da Anac. Passo aos senhores. Quero abrir essa discussão aos senhores que entendem muito mais do que eu disto: se a gente deixa o Código procedimentalista ou deixa-o genérico, passando para a autoridade que regula.

Porque, quando olharmos para baixo: “§2º Serão expedidos os respectivos certificados de matrícula e nacionalidade e de aeronavegabilidade”, é muito procedimental.

A gente precisa conversar sobre isso, sobre essa filosofia para poder caminhar.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Honorato foi o primeiro que fez a inscrição.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Kerlington, eu acho que é interessante a gente ver essa parte que diz respeito ao RAB tendo em mente simplificar realmente. Sobre alguns tópicos remetendo àquela ideia inicial de a gente avaliar o que tem na Icao é importante a gente refletir, porque são compromissos internacionais que o Brasil toma e o fato de estar em lei dá maior certeza de que o Brasil vai respeitar esses compromissos. Mas acho que temos dar uma olhada com calma, muita coisa pode ser tirada. Também acho que procedimento em nível de lei não é adequado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Ronei.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Obrigado, Sr. Presidente.

Com relação à parte de aeroclubes, Kerlington, realmente, está como dever de casa meu fazer, porque, na semana passada, eu trabalhei muito em cima dos arts. 33 a 38 do Código, mandei uma proposta no meio

da semana e não consegui mexer ainda com essa parte dos aeroclubes. Não é um assunto muito complicado, eu preciso só pegar uns dados junto à Anac, que é quem controla o registro desses aeroclubes, o Certificado de Atividade deles, para trazer estas informações: quantos são, onde estão, que atividades desempenham e tal. E vou fazer uma proposta com relação a isso.

Como estamos tratando de vários assuntos que vão de A a Z, do foguete ao alfinete, concentrei-me na semana passada em 33 a 38, nessa discussão sobre autorização, sobre aeródromo público e privado, militar e civil, que é uma discussão pesada. Acho que ali há uma parte importante do Código sendo discutida e deixei agora, na sequência, essa questão dos aeroclubes, que entendo que é mais um detalhe, um preciosismo, não é nada que vai alterar de forma robusta a estrutura do Código.

Então, só para justificar. Mas vou trazer, na próxima reunião, uma proposta com relação à parte dos aeroclubes, o.k.?

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Pois não, Brigadeiro.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Bom dia, mais uma vez. Só quero lembrar que, em algum ponto da discussão, nós vamos ter que discutir o assunto dos VANTs. E se a gente considerar que o VANT é uma aeronave, e é uma das linhas possíveis de a gente prosseguir, que VANTs são aeronaves submetidas à homologação, e acho que esse artigo inicial deveria dar uma... Porque diz que toda aeronave... Eu entendo, do jeito que está escrito, que toda aeronave receberá marca de nacionalidade e matrícula identificadora. Aí a gente começa a tratar de alguma coisa muito pequenininha, até de alguma coisa que seja do tamanho de um avião.

Então, a gente tem que deixar uma brecha qualquer para que a autoridade aeronáutica, na hora em que for tratar do assunto, especifique que algum tipo de aeronave não necessita ter registro.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Estou começando a estudar a questão dos VANTs no espaço aéreo com um grupo da Anac que está me enviando material e eu também estou fazendo algumas pesquisas lá no ITA. Eu tenho a impressão de que, para a próxima reunião, já poderei mandar alguma observação sobre VANTs.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Só lembrando que, se a gente vai dizer que vai registrar todas as aeronaves, a gente tem que tomar um cuidado na hora de escrever aqui.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Prof. Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Gostaria de fazer uma sugestão, apesar de eu passar muito longe de ser qualquer coisa com relação a drones, VANTs e remotamente tripulados e tudo o mais. Como tem um determinado país que está a vários anos-luz a nossa frente nessa área, considerando inclusive emergências médicas por drones, envio de livros, revistas por drones, empresas privadas já conversando com órgão de regulação e fiscalização a respeito da utilização comercial de drones, que a Comissão fizesse um contato formal, oficial com a Federal Aviation Administration, americana, e que a FAA pudesse enviar, no nosso intercâmbio país a país, um técnico deles que estiver bastante adiantado nesse tema com relação ao que eles estão discutindo lá. Porque nem fechada a discussão lá está, o que eles estão vendo. Nós estamos buscando elaborar uma normativa de último grau, ou, ao contrário, de primeiríssimo grau, que será o novo CBA, e esse novo CBA, na minha opinião, tem que estar olhando 20, 30 anos à frente. Que tal chamarmos aquele país que está na vanguarda de praticamente tudo em questão de aviação para saber o que eles estão pensando com relação a essa matéria?

Obrigado.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Só uma observação: eu já fiz um contato com os Estados Unidos para solicitar para o meu nível de pesquisa, que é um projeto que vou desenvolver no âmbito do Núcleo de Direito Aeronáutico do ITA. Ainda não recebi, mas já contatei. E a França – eu fui informada que já estão com um material interessante – e o Japão também. Com esses três, mas vou parar por aí.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Só queria dizer que seria no plano técnico da coisa.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – O meu é o plano jurídico.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Exatamente. Por isso fiz questão de falar de FAA. Eu estou fazendo uma sugestão especificamente no plano técnico da coisa, porque começa no técnico e vai para o jurídico, não começa no jurídico e vai para o técnico. Tem que começar exatamente como o Brigadeiro falou: qual é a definição? O que é isso, um artefato aéreo ou uma aeronave? Nós vamos ter que definir isso e nos basearmos naquele país que está vários anos-luz à nossa frente nessa temática e em tantas outras.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Tão logo eu receba o material eu reencaminho, mas realmente, nessa especificidade, eu não teria.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Nós temos um contato com o pessoal da Embaixada e com o FAA aqui; eles estão ligados, parece, ao setor comercial e eles já demonstraram interesse, inclusive, em vir à Comissão. Acho que seria até oportuno ter essa discussão, porque, como disseram, se nós pudéssemos partir de onde eles estão, dentro da nossa realidade – porque nós temos uma burocracia diferente –, acho que podemos agregar.

Sim, Honorato.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Apenas colocando a ideia para vocês, já existe bastante coisa sendo desenvolvida no Brasil em relação a essa matéria; muito em breve, haverá audiência pública do regulamento da Anac e o Decea também está preparando o material que substitui a norma que ele possui atualmente e que já trata desse assunto, inclusive.

Conversando aqui paralelamente com o Brigadeiro Gustavo, eu vou fazer uma proposta de apresentarmos esse trabalho numa oportunidade próxima em que ele esteja disponível e eu também, apresentar o que nós já temos de coordenação entre a Anac e o Decea mais proximamente. Desde 2011 a gente tem discutido esse assunto, preparado essa regulamentação e acho que a gente pode contribuir para o entendimento.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Perfeito.

Sim, Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Só para deixar claro que é óbvio que o Brasil está discutindo o tema. Mas há um país que está sentindo na pele outras questões que nós ainda vamos sentir daqui a alguns anos. Então, para ter referência, é como se nós estivéssemos pensando em construir, o Brasil estivesse pensando em como construir uma base espacial na Lua, sendo que esse outro país já construiu bases espaciais em Plutão. Então, é só para termos ideia do que vem à frente e conceitos, sim. É claro que nós estamos falando isso e outras coisas mais, mas é o referencial com relação a futuro, e não com relação, necessariamente, ao presente, a um curto prazo.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – O.k. Sem oposição à sua proposta. É só uma contribuição mesmo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, Kerlington, por favor.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – Esse é um assunto. A gente ainda fala de RAB, vamos começar a nos acostumar com isso, que é racionalidade e matrícula.

Para um outro assunto eu também já pediria formalmente a ajuda da nobre Relatora. No art. 117, quando fala de propriedade de aeronave, o Direito Civil é muito forte, do 117 para a frente. Porque eu falo de arrematação, sentença de divórcio, sentença de extinção de condomínio, sentença de dissolução e liquidação de sociedade, sentença de inventário. Então, já que a senhora tem um fórum mais robusto de juristas que militam na área do Direito Civil, então, do 117 para a frente, que fala de propriedade de aeronave, eu pediria muito ajuda. Porque se mexer aqui tem que olhar o Código Civil, olhar, na praxe, o que o STF está decidindo, o que está acontecendo na realidade em relação à propriedade de aeronave. Aí, depois, a gente “crocheta” aqui com a realidade.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – Isso. É porque eu parei aqui, quer dizer, propriedade de aeronave: um, o que está se decidindo hoje?; dois, em que isso afeta realmente, quando a gente fala de aeronave e embarcação, o que é muito parecido? Então, para isso eu pediria a ajuda da senhora, para o 117, quando fala de propriedade de aeronave.

A mesma coisa no caso de exploração e explorador, contrato de construção... Os engenheiros podem até me ajudar aqui no 125, Celso. Respício, não sei também se essa é a sua praia, mas, no 125, quando fala de contrato de construção, quem é que faz isso: o Donizeti, o Celso? Celso, é o 125.

Aí a gente volta aqui, Professora, para arrendamento – fretamento não, mas arrendamento –, arrendamento mercantil. Essa parte do RAB é muito carregada de Direito Civil. Então, como não é minha especialidade, eu lido com Direito Público, eu peço essa ajuda. E hipoteca legal, alienação fiduciária, penhora e apreensão, garantia de responsabilidade. Isso aí é muito arraigado. Se a senhora olhar do 117 para a frente, vai ver que está...

Então, hoje, na realidade, o gargalo do Grupo 2 está nisso aqui, na parte de Direito Civil. No resto, a gente andou bem. Só falta isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Desculpe. Eu precisei me ausentar.

Kerlington, mais alguma colocação? (Pausa.)

Certo.

Então, antes de exaurir um tema em que podemos ter um pouco mais de debates, eu queria fazer uma alteração aqui na pauta para falar a respeito de aeronavegabilidade, das definições de padrões mínimos para

desempenho, manutenção e reparos. Há algum comentário em relação aos trabalhos que foram apresentados na semana passada?

Pois não.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Só reforço. Na semana passada, quando eu fiz a apresentação, recebi alguns comentários sobre simplificar, ou seja, seria muito importante se as pessoas que têm essa ideia pudessem formalizar alguma contribuição nesse sentido.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Perfeito.

Então, passo ao item C da pauta. Parece que pessoas que fizeram alterações querem fazer algumas considerações também a respeito de aeródromos públicos e privados, aqueles artigos 38... Quais são os artigos?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Ah, sim, para nós vermos a respeito da exploração comercial. Quem está encarregado?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O senhor vai fazer a apresentação?

Então, passo a palavra ao Doriello, para que ele faça a apresentação.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Bom dia a todos.

Semana passada, na discussão sobre a certificação de aeroportos, esse assunto veio à baila. Ele consta atualmente do §2º do art. 30 do nosso Código e tem sido um tema recorrente para o qual ainda não há uma definição satisfatória.

Embora não esteja presente, o nosso colega Antônio Ivaldo também já falou de situações em que ele atuou, que ele teve dificuldades em lidar com a questão e que assuntos como interdições criam problemas e também da regularização de empreendimentos. Muitas vezes empreendimentos que não têm a natureza de aeroportos são confundidos como se fossem exploração econômica de empreendimento aeroportuário.

A ideia aqui, na apresentação, nós só buscamos subsídios no atual Código Civil, na parte que define o Direito empresarial, e também no atual Código Brasileiro de Aeronáutica, no que tange à caracterização do serviço aeroportuário. Juntando esses dois conceitos, buscamos uma definição elementar para se discutir o que poderia ser exploração comercial.

Segundo eslaide, por favor.

Para início de conversa, o termo “exploração comercial” já é um conceito antigo. Nós tínhamos na legislação brasileira o antigo Código Comercial. Hoje esse assunto é tratado dentro do Código Civil e não encontramos mais essa expressão “exploração comercial”. Ela é tratada como “exploração de atividade econômica”. Aí também é uma diferença de visão. Porque o comércio simplesmente transfere valores, ele tira bens de um local e leva para outro e a atividade empresarial é mais ampla, porque ela envolve, além do comércio, a indústria, a prestação de serviços. Então, com essa evolução, o Código atual também mudou essa nomenclatura, essa expressão relacionada.

Antes de falar de exploração comercial, a prudência recomenda que nós entendamos o que são empreendimentos aeroportuários. A primeira noção é que um aeroporto se forma por partes que nós podemos separar e estudar ponto a ponto. Primeiro se tem o aeródromo, que é essa parte cinzenta e marrom clara, que está ali, que é onde ocorre a atividade aeronáutica, ou seja, onde as aeronaves pousam, decolam, taxiam, estacionam. Essa diferença de cor é só para definir controle. Normalmente a administração do aeroporto cuida da circulação de aeronaves nessa parte mais marrom e, da parte lá da pista, a torre tem um controle maior. Mas isso aqui não é o caso. O que importa é que nós temos um aeródromo, que é a parte do ar, e acrescenta-se a esse aeródromo uma série de instalações e serviços, que é essa parte rosada que vocês podem ver, mais amarela. Que instalações e serviços são esses? São aqueles destinados a processar carga, passageiros e atendimento a operação de aeronaves, tanto aeronaves que prestam serviço público quanto aeronaves privadas. Então, a junção desses tipos de serviços a um aeródromo vem a caracterizar um aeroporto.

A primeira constatação que nós podemos fazer a partir daqui é que não há aeroporto sem passageiro, carga e empresa aérea. Se estamos falando de aeroporto, nós estamos falando de um serviço público, ou seja, de um serviço aberto ao público em geral. E que espécie de serviço é esse? É um serviço que tem esse conjunto de instalações e outros serviços agregados que, uma vez acionados, resultam nisto: atendimento ao passageiro, carga e empresa aérea. Não tem isso, é outra coisa, mas não aeroporto.

Próximo, por favor.

Até 2010 havia uma definição de exploração comercial numa norma editada pelo DAC em 1990, a IMA 58, que, em seu art. 59, trazia esta definição: “Define-se como exploração comercial a faculdade de se cobrarem

tarifas aeroportuárias e preços específicos por serviços e facilidades prestados aos usuários”. Por que ele usou ali a expressão “aos usuários” e não “a usuários”? Se fosse “a usuários”, seriam quaisquer usuários. Na medida em que ele restringiu e colocou “aos”, ele está se referindo aos usuários de serviços aeroportuários. É diferente do usuário de um serviço de uma oficina de manutenção, de um aeroclube. É completamente distinto, ou seja, é um tipo de usuário específico. Então, para haver exploração comercial, considerando essa definição normativa...

Essa norma já foi revogada, porque, lá na Anac, passaram a ter duas superintendências: uma passou a cuidar da parte técnica e outra da parte comercial. Então, a norma como um todo foi revogada, porque ela trazia essas duas coisas juntas. Aí uma superintendência regulou a parte técnica e a outra ficou de regular a comercial. E essa norma que veio a cobrir essa definição ainda não foi aprovada. Mas tudo bem.

Cobrança. Primeiro ponto: se a gente está falando de exploração comercial, deve haver cobrança, e principalmente das tarifas aeroportuárias e preços específicos, que são aqueles que estão na Lei nº 6.009, de 1973. Outro tipo de cobrança que está fora disso aí não é caracterizado. Um aeroporto pode ter uma série de serviços, um McDonald's, um cinema. Isso faz parte da liberdade empresarial dele. Tudo bem. Mas uma coisa é a gente caracterizar isso como serviço aeroportuário, porque aí foge completamente desse escopo.

Segundo, fornecimento. Uma vez que um empreendimento aeroportuário existe, ele vai fornecer esses serviços e instalações para que haja o serviço aeroportuário. Como disse, ele pode até ter alguma coisa além disso, mas, para a gente caracterizar como exploração comercial de aeroporto, tem que estar adequado a esses padrões, como a legislação delinea.

Por fim, a questão do usuário de serviço aeroportuário, que são os passageiros e as aeronaves que usam o aeroporto. Aí tem que haver a figura do transporte. Se a gente está falando de serviço aeroportuário, alguém tem que estar sendo transportado. Se alguém vai ao aeroporto, por exemplo, e toma aulas de instrução, a aeronave pode decolar, fazer um trabalho, uma viagem e voltar para o mesmo local, mas ela não transporta gente, não há o transporte de A para B. Essa é mais uma característica também, porque o usuário do serviço aeroportuário é este: ele vai ao aeroporto para tomar um serviço para sair daquele local e ir para outro. Se essa situação não ocorre, começa a dificultar taxar o empreendimento de prestador de serviço aeroportuário.

Então, o que foi feito aqui? Nesse esforço de buscar o mínimo de esclarecimento para exploração comercial, nós fomos ao Código Civil, à parte em que ele define os elementos de empresa, o que o empresário faz para ser considerado como tal e, do outro lado, a característica do serviço aeroportuário, como o atual Código entende algo como serviço aeroportuário. No Código Civil: “Considera-se empresário quem exerce profissionalmente atividade econômica organizada para produção ou circulação de bens e serviços”.

Aí vem aquela pergunta: como caracterizar essa atividade econômica de produção de serviço no caso de aeroportos? Aí vem o art. 31, I, do nosso Código que define assim: “Aeroportos ou aeródromos públicos” – como estava lá naquela gravura – “dotados de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas”. Ou seja, ele restringiu aqui. Ao definir que o aeródromo para ser aeroporto tem que ter essas instalações e serviços, ele adjetivou. Não é qualquer instalação ou qualquer serviço. Tem que ser destinado para isto: apoio e exploração de aeronaves, embarque e desembarque de pessoas e cargas. É alguma coisa fora disso? Aí já começa a sair da definição, da caracterização de serviço aeroportuário.

Na interpretação desse art. 966, a maioria dos doutrinadores adota estes quatro elementos de empresa para classificar um empreendimento como empresarial. O primeiro deles: profissionalismo, que também já está explícito no art. 966. O que é o profissionalismo? É aquilo que é exercido de forma habitual, uma prática reiterada, ou seja, não esporádica. Em se tratando de aeroportos, seria o processamento de passageiros, carga e correio de forma continuada e não algo esporádico. Se o indivíduo detém a propriedade de infraestrutura aeroportuária e vez ou outra embarca passageiros lá ou mesmo cobra, é uma prática reiterada? Não. É habitual? Também não. Isso significa que ele não estaria exercendo aquela atividade de forma profissional, ou seja, seria um item a menos do Direito Comercial para caracterizá-lo como praticante da exploração comercial.

Segundo: atividade de produção de serviços. Que serviços? São os serviços que o código tipifica, no caso, serviço aeroportuário, são essas instalações mais serviços para produção de serviço aeroportuário. Tem outra instalação que não esteja aqui prevista? Se tiver, nós não podemos considerá-la como serviço aeroportuário pelo simples fato de estar do lado de uma pista.

Fim lucrativo. Isso aqui é simples: deve haver intuito de lucro. No caso de um aeroporto, esse intuito de lucro, na maioria das vezes, se traduz pela produção em escala, cobrança de tarifas de passageiros, processamento de carga, serviços de aeronaves. Como um aeroporto é um empreendimento caro, que exige uma certa monta de investimentos, esse fim lucrativo aí, na maioria das vezes, costuma dar isto: ganho de escala. Então, se lá ocorre alguma coisa de forma esporádica, também não há essa produção em escala. Aí também entendo que não caracterizaria tanto o fim lucrativo. O simples fato de um indivíduo cobrar pode ser também para cobrir um custo, não necessariamente para praticar essa exploração comercial.

Por fim, a organização dos fatores de produção. Ao se analisar um empreendimento ao lado de uma pista, é preciso avaliar se a mão de obra que está ali, se a tecnologia empregada são típicos de aeroporto. Por exemplo, no caso de uma oficina de manutenção: a mão de obra que está ali não é uma mão de obra treinada para operar aeroporto, a tecnologia empregada ali também não é uma tecnologia de processamento de passageiros, carga ou atendimento a aeronaves, é algo completamente distinto. Aí vem aquela pergunta: uma pista privada, uma oficina de manutenção ao lado é serviço aeroportuário? Pelo que apresenta aqui, a princípio, não.

Prossiga, por favor.

Bom, em se tratando da organização dos fatores de produção, o aeroporto é um empreendimento que trabalha com processamento, esse é o primeiro item para a gente entender um pouco esse lado dos fatores de produção. De um lado, você tem o passageiro que chega para usufruir do serviço. Ele é processado. Ele entra em um terminal, submete-se ao serviço de segurança privada, security do aeroporto, é admitido numa sala restrita, aguarda o embarque, toma a aeronave e vai embora. Nisso tudo se tem um conjunto de elementos físicos que são típicos no mundo todo. Os aeroportos podem mudar quanto à gestão, podem mudar quanto ao nível de tecnologia, formato, tamanho das instalações, mas normalmente a lógica por trás de um aeroporto é a mesma, ou seja, este processamento: passageiro que chega, é identificado, recebe uma gama de serviços, embarca e vai embora. Então, você tem tanto elementos físicos quanto elementos operacionais para ajudar a caracterizar essa organização de fatores de produção. Assim, se essa organização típica, ao se analisar uma infraestrutura determinada, não se repete, não é vista dessa forma, também é algo que dificulta classificar uma infraestrutura como praticante de serviços aeroportuários.

Por favor.

Além da organização dos fatores de produção, outro item que pode ser analisado são as instalações e serviços, que são essenciais para prestar serviços aeroportuários. Assim como você tem essa organização típica, você tem também essas instalações. A maioria dos aeroportos, tomando aqui como referência os internacionais, tem estes itens: local de restituir bagagem, local de embarque, local de revisar o check-in, que é o despacho de passageiros; no caso dos internacionais, a imigração e a alfândega. No mundo todo tem esse padrão.

Então, se chega-se num estabelecimento e se encontram esses serviços, essas instalações, isso é o indício da caracterização de uma exploração comercial de aeroporto. Não encontrou isso aí, já é preciso analisar, porque pode ser que não seja o serviço aeroportuário.

Bom, vamos analisar aqui. Eu trouxe para cá alguns exemplos. Na agência não falta questionamento do Ministério Público sobre esses tipos de empreendimento. Alguns os classificam como prática de exploração comercial de aeroporto. Considerando essa linha de raciocínio aqui, eu tenho dificuldade para enquadrar isso como exploração comercial aeroportuária. Vejamos: oficina de manutenção tem organização de aeroporto? Chegando lá, você tem um terminal para receber o passageiro, processá-lo, oferecer serviço, embarcar e ir embora? Alguém vai numa oficina de manutenção para comprar um transporte, para sair de um local e ir para outro? Não. Então, aí você já começa a diferenciar, ou seja, há uma ampla diferença de um aeroporto tradicional.

A oficina de manutenção também tem tecnologias e pessoal sem preparo para operar um aeroporto. Esse é outro ponto ressaltado. Logo, a oficina de manutenção, se formos classificar conforme os arts. 966 do Código Civil e 31 do Código Brasileiro de Aeronáutica, não atende a todos aqueles elementos de empresa para caracterizar um aeroporto.

Outro: venda de combustíveis. Esse é interessante. Uma pista... Vamos pegar um heliponto. Mais simples. Um heliponto numa determinada cidade tem um depósito de combustível e fornece combustível para aeronaves. Ele está praticando exploração comercial de aeroporto? Bom, se você considerar, lá pelo art. 31, que o atendimento aos serviços de operação de aeronave é uma atividade típica de aeroporto, tudo bem. Aí já seria um item atendido. Mas vêm os demais. Ele está processando passageiro? Processando carga? Tem alguém ali para tomar um serviço, para sair dali e ir para outro lugar? Então, atende um item, mas não atende os outros dois.

Outro complicador, que principalmente na Anac nós já enfrentamos, é o seguinte: quem aprova autorizações – as outorgas – para venda de combustíveis? A ANP. Então, o serviço é regulado lá no setor de petróleo, não é regulado no âmbito da aviação civil. Que competência tem a agência para interditar, por exemplo, um heliponto que vende combustível, sendo que a outorga para comercializar aquele combustível não é dada para a agência?

A agência pode até chegar ali e fiscalizar, no âmbito operacional, se as operações estão sendo seguras, se há as providências operacionais de manter focos de incêndio a distância. Todo aquele padrão que é operacional, mas não a questão comercial. Esta fica com outro.

Esse questionamento foi feito à agência pelo Ministério Público, em 2007, e foi respondido isso. O entendimento é de que a venda de combustível pura e simples, só ela, no canto de uma pista ou de um heliponto,

não chega a caracterizar exploração comercial, primeiro, porque não é atividade típica de aeroporto. Um aeroporto pode até ter isso, mas só isso não caracteriza o serviço aeroportuário.

E outro problema é que a venda de combustível não é regulada no âmbito da Anac, mas por outra agência reguladora. Então, se é exploração comercial, pode ser lá no setor petrolífero, mas para a aviação ela não está prevista na Lei nº 6.009/1973, explícita como algo caracterizador de exploração comercial.

Outra... Não, desculpe. Anterior.

Estabelecimento de instrução de aviação civil. É um serviço em que um indivíduo toma aulas de como pilotar, mas não há transporte, não há processamento de passageiro ou carga.

Bom, pode haver hipótese de alguém montar um estabelecimento desse, chegar lá e praticar isso. Se ele praticar, aí já é objeto para a fiscalização detectar, mas a gente não pode, por antecipação, ir pensando que todo mundo vai fazer isso. Mas, em síntese, o estabelecimento de instrução de aviação civil também não reúne aqueles quatro elementos. Ele tem fim comercial, vende serviços, mas os serviços dele, em tese, não são para processar passageiro e carga, nem atender aeronaves que estão praticando serviço público.

E, por fim, condomínio que cobra rateio dos moradores para cobrir custos de infraestrutura. Aqui você não tem a figura do usuário, que é aquela pessoa que vem de fora, compra um serviço, usufrui dele e vai embora. No caso, o usuário de serviço aeroportuário.

O usuário de serviço aeroportuário vem demandar um serviço aéreo no aeroporto, e o aeroporto serve de apoio para essas empresas que vão prestar esse serviço. Aqui você não tem essa figura. É simplesmente uma infraestrutura que tem um dono que é uma coletividade de pessoas e eles precisam – entre aspas – “fazer uma vaquinha” para manter essa infraestrutura. Então, se um administrador de um condomínio residencial, por exemplo, cobra dos moradores, mensal ou anualmente, um valor para cobrir essa infraestrutura, você não está vendo exploração comercial porque ele não está vendendo serviços para fora, ele está simplesmente coletando fundos para manter aquela infraestrutura.

Próxima, por favor.

Bom, considerando aqueles quatro elementos de empresa que nós analisamos, já fizemos uma redação aqui para discussão inicial. Partindo daqui, o que poderemos escrever sobre exploração comercial de aeroportos? Primeiro, é uma atividade continuada. Se a gente está falando de exploração comercial e ela tem o atributo do profissionalismo, que é aquilo que é exercido de forma contínua, de forma reiterada, então a atividade tem que ser continuada, não pode ser esporádica. E que atividade é essa? É a que está no art. 31 do Código Brasileiro de Aeronáutica, que é o processamento de passageiro, carga, correio, e atendimento às aeronaves que estão ali processando o passageiro. Fora isso, descaracteriza serviço aeroportuário.

Como é exploração comercial, tem um fim lucrativo. É exercida com fim lucrativo. E, por fim, tem que atender aos requisitos da organização dos fatores de produção, ou seja, mediante emprego de serviços e instalações típicos de aeroporto. Não é uma instalação, por exemplo, de manutenção aeronáutica, ou uma instalação de serviços de instrução. Ela tem de ser típica de aeroporto. Você tem que ver aquela infraestrutura e perceber que aquele padrão de prestação de serviços é típico em quase todos os aeroportos conhecidos.

Isso aqui foi só uma sugestão para que nós começemos a discutir esse assunto. Nós não tínhamos, até agora, nada levantado para começarmos a discutir essa exploração comercial. Alguns membros da Comissão já me procuraram e disseram que consideram relevante que no novo Código haja uma definição de exploração comercial, ou melhor, exploração empresarial de empreendimentos aeroportuários, para que não haja essa discricionariedade negativa de uma fiscalização chegar num estabelecimento e pelo simples fato de estar cobrando se dizer que está praticando exploração comercial e vai ser interditado. Ou a inibição de empreendimentos.

Como um dos princípios propostos para o novo Código é o do empreendedorismo, o que isso requer? Que o Poder Público tenha formas inteligentes de fiscalizar, para pegar o bandido sem usar aquela máxima de que se for algo difícil para fiscalizar, então se proíbe de uma vez. E não é assim que funciona.

O indivíduo que tem uma oficina de manutenção, tem uma pista privada e ali pratica esses serviços, não parece, por aqui, reunir os elementos de empresa de aeroporto. Se você chega, alega isso e fecha o empreendimento dele, está impedindo um novo negócio. Isso não é desejável, pelo menos aqui na visão proposta.

O final eu creio que será circulado para todos. E havendo interesse, vamos discutir mais e, se for mesmo votado que haja uma inclusão dessa definição no novo Código, já teremos um passo inicial para discutir e definir como ficaria essa redação. É só. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dr. Tercio, por favor.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Não está funcionando? Só um minutinho que a cabine já está verificando.

O.k. Tente agora.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – O.k. Obrigado.

Eu gostaria de fazer uma colocação, Dorieldo.

Primeiro, de acordo com a instrução do Presidente, Tercio Barros falando.

Eu gostaria de fazer uma colocação. No caso típico de um aeroporto, todas as atividades comerciais do aeroporto, sejam elas destinadas a empresas aéreas ou operacionais essenciais, ou antigas operacionais acessórias, ou as comerciais livres, nós sempre realizamos através de uma licitação baseada em instruções do Tribunal de Contas da União, pela sua Lei nº 8.666/1993. E, em função disso, todas as atividades, para nós, dentro dos aeroportos, são caracterizadas como comerciais, porque em muitas atividades nós cobramos inclusive percentuais de ganho sobre o faturamento daquela empresa; não sobre o lucro líquido dela, mas sobre o faturamento bruto.

Então, vejo como sendo... Precisaríamos ter um pouco mais de detalhamento em cima disso, porque acho que há uma interferência entre o que o concessionário hoje – não só a Infraero mas aqueles que são privados – utilizam dentro do aeroporto e a Infraero, que também utiliza dentro dos seus aeroportos.

Há que se definir com melhor clareza isso aí, porque é um ponto extremamente importante para todos aqueles que têm operacionalidade em aeroportos, uma vez que a receita comercial já atinge um patamar quase que igual, ou um pouco mais, um pouco menos de 50% de toda a receita que existe no aeroporto.

E não foi mencionado aí um ponto que considero de extrema importância, que é o caso da carga aérea, porque a carga aérea é resultante de uma movimentação específica que, em alguns aeroportos, principalmente naqueles que estão concessionados agora e nos que serão num futuro próximo, é o ponto de maior relevo como arrecadação dentro de um aeroporto explorado. Exemplificando, o caso específico de Guarulhos, em que o terminal de cargas de Guarulhos sempre foi considerado o primeiro da rede Infraero e hoje é o primeiro terminal de carga aérea do Brasil, em termos de arrecadação, em termos de movimentação. O segundo é o aeroporto de Campinas. E assim nós temos alguns outros aeroportos.

Então, vejo com certa preocupação, porque temos que detalhar isso um pouco mais e definir como fica uma participação, no caso específico da Infraero, diferente dos concessionados, em que ela é obrigada por lei a cumprir uma legislação que a obriga a executar licitação de todas as áreas existentes dentro do aeroporto, diferentemente do concessionado que trata diretamente com o interessado e impõe o preço que quiser.

Obrigado.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Só um detalhe: a Infraero é uma empresa pública, então, o patrimônio que ela administra é da União. E como a lei de licitações determina que esses patrimônios sejam sujeitos a licitação, então ela deve licitar. Aí já é uma questão de lei que extrapola o nosso Código.

Sobre a carga aérea, foi mencionada aqui nos eslaides três e cinco. Ela, sim, é um serviço típico aeroportuário.

Sobre a questão dos shoppings, sim, o faturamento comercial no mundo todo é maior, mas quem faz esse faturamento é o passageiro! Não adianta colocar o shopping lá pura e simples. Você precisa ter o passageiro. E aquilo que foi colocado é que o serviço de atendimento ao passageiro e à empresa aérea, porque são esses dois que trazem a receita, essa receita comercial que é maior. Então, o principal aqui, que nós colocamos, é exatamente quem vai trazer esse dinheiro.

Se você está falando de um empreendimento que foi montado para atender passageiros, empresas aéreas e processar a carga, a partir dali você já tem a origem dessa receita que virá desses outros serviços comerciais. Então, essa é uma questão já bem delineada.

Sobre a questão da licitação, eu não sei se vale a pena esse fórum aqui detalhar, porque essa já é uma questão afeta à lei de licitações, e eu não sei até que ponto, ao discutirmos aviação aqui, seria prudente envolver a lei de licitações. A questão é só a gente definir o contorno da exploração comercial para que não haja essa discricionariedade negativa com que temos nos deparado hoje.

Às vezes, o Ministério Público recebe uma denúncia e quer questionar a existência de um determinado empreendimento e de repente o empreendimento não está praticando serviço de aeroporto. Então, a ideia aqui é deixar isso mais claro em lei, para evitar essa discricionariedade negativa, ou arbitrariedade, se assim entenderem.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Só um minutinho, Tercio.

O Dr. Geraldo pediu a palavra. Pois não.

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente, esse conceito de exploração comercial foi caro e importante nas décadas de 60 a 70. Quando produziram esse texto aí, era – conforme eu já me referia – uma doutrina, uma ideologia de uma forma de organização do Estado que era nacionalista, desenvolvimentista, estatista e intervencionista. Então, o mundo mudou.

A expressão “exploração comercial” está voltando, explicando-se o que é; na realidade, através dela se criam condicionantes administrativas no que se refere ao livre exercício da atividade econômica.

O Doriello citou ali um conjunto de atividades econômicas lícitas que, se você as coloca sob a árvore de uma expressão de exploração comercial, pode autorizar o Estado intervencionista – e ele é ainda muito intervencionista, todo dia produz leis intervencionistas –, nós estamos aí admitindo discutir se aquele empresário pode ou não funcionar dentro da área do aeroporto. Embora a atividade econômica dele seja lícita, não é correto que se faça dentro do aeroporto ou de um aeródromo civil, na configuração que estamos oferecendo.

Eu acho que o Código não deve entrar nessas disputas ideológicas nem nesses conflitos maniqueístas dialéticos, nem nas limitações da Infraero, que é uma empresa estatal, portanto, protegida pelo Estado. E nós não podemos conceber um modelo onde o Estado é intervencionista por definição. Então, avançar, no caso, significa romper com essas barreiras, com essas obstruções ou com esses mecanismos, ou com essa forma de pensar que foi utilizada quando foi feito esse documento que criou essa saia justa que impede liberdade econômica, que impede investimento privado, que declara que serviços de aeroporto são monopólio estatal.

Enfim, isso tudo a gente percebe claramente na proposta do Doriello, porque ele reproduz, traz para discussão o que não tem que se trazer, tanto que, na definição dele, falou-se em processamento de passageiro e carga. Não se processa passageiro, não é? Carga se movimenta. Então, é desatualização da linguagem quando ele inclui correio. Dentro dessa questão correio, estamos aqui discutindo e arbitrando fronteiras no que se refere a objetos postais. O que é correio?

As empresas hoje transportam objetos não postais, no entendimento de que não está dentro do monopólio da União, de forma assemelhada ou parecida com correspondência postal, e nós queremos ter liberdade de transportar o que quisermos. E ele, ao definir a expressão, vai novamente e coloca correio.

O que se está fazendo e com que temos de tomar cuidado é: não criar um documento que permita a criação de condicionantes administrativas à liberdade do exercício da atividade econômica dentro dos aeroportos.

Não estou dizendo, com isso, que não devemos tratar com bastante cuidado a exploração do aeroporto em regime público. Quero dizer com isso, portanto, que trazer para dentro do Código e definir o que é exploração comercial é um atraso de décadas. Nós vamos retornar ao passado e permitir, com esse raciocínio, a partir daí, que se construam as novas hidras, os novos impedimentos.

Com relação a esse tema, eu creio que podemos debater e aprofundar essa questão. Temos que ficar no limite da Constituição. A Constituição diz, e esse é o princípio da atividade econômica, que o exercício de qualquer atividade econômica é livre, respeitados os limites da lei. Nós vamos aqui entender que é serviço público mal posto, na linguagem constitucional de 1988, porque tudo parte de serviço... Na visão dos redatores do Código, do CBA, se eu compro um avião, eu estou aí explorando a navegação aérea. Se eu exploro a navegação aérea, isso tem que ser feito através de algum tipo de serviço. Então, nós temos, para produzir os avanços, que nos desvincular, limpar as nossas mentes com relação a esses conceitos antigos.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dr. Geraldo, acho que devemos aprofundar o debate inclusive sobre a própria questão do que é o serviço aéreo público, o que é o serviço aéreo privado. Acho que quando atingirmos esse cerne... É por isso que eu estou pedindo para que os grupos se realinhem hoje, vejam esse cronograma, até mesmo para que possamos atacar a questão da própria conceituação, porque um dos interesses aqui, obviamente, seria simplificar.

Há questões que ficam mais complexas, há questões que às vezes merecem abertura de novo capítulo dentro do Código, obviamente. De fato, temos essa oportunidade. Sim, nós temos uma lei que vincula tanto e de repente temos que começar a pensar – com todo respeito aos amigos daqui da Infraero – o que vai ser do Brasil também sem Infraero, sem aeroportos públicos. Hoje boa parte da exploração comercial acontece dentro de alguns aeroportos da Infraero e em pouquíssimos do Daesp, temos esses novos aeroportos concessionados e outros que ainda serão concessionados. Ou seja, realmente é pensar um pouco fora de tanta denominação, tanta regra, porque é uma regra que joga dentro da outra e, de repente, ainda chega agência e se tem que cumprir o que está na lei, aí trava todo o empreendimento, até mesmo por excesso de regra, nem falta dela.

Eu acho que esse ponto que o senhor está colocando realmente pode ser um ponto interessante.

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente, eu concordo. Só acho que temos que tomar o cuidado, porque nós não estamos aqui a resolver, dar solução ao problema da Infraero. A Infraero é um mecanismo transitório, é uma intervenção do Estado na atividade econômica. O Código não pode ter por lógica dizer: “Ah, tenho aeródromos que conseguem ter movimento ou não.”

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Legislar pensando na Infraero.

O SR. GERALDO VIEIRA – Aqueles que não têm, estou dizendo que é a Infraero, não é?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim.

O SR. GERALDO VIEIRA – Então, vamos tratar dos princípios gerais.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Então, quero passar a palavra para o Tercio. Ele havia pedido a inscrição. Depois passo para o Cysneiros. Por favor, Dr. Tercio.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, senhor.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Eu gostaria de fazer uma ressalva, primeiramente com relação ao Doriêdo. A Infraero realmente é uma empresa pública, disso nós sabemos, porque ela é, desde o seu início, uma empresa pública e, como empresa pública, ela tem sofrido muito porque, se nós tivéssemos, ao longo do tempo, o mesmo sistema que foi implantado hoje com relação aos particulares, que seria o RDC, nós não estaríamos passando por dificuldade em algumas reformas ou ampliações de aeroportos e teríamos plena liberdade para poder fazer como o particular faz. No entanto, somos responsáveis pelo cumprimento de uma lei extremamente dura, que é a Lei nº 8.666/93, e nós somos obrigados a dar cumprimento a ela.

Com relação a quando eu falo à parte comercial do aeroporto, eu queria lembrar, Doriêdo, que hoje os aeroportos do Brasil não se situam comercialmente simplesmente dentro dos aeroportos. A empresa atua hoje como uma empresa privada e, como empresa privada, ela busca, principalmente nas suas áreas externas, dentro do lado ar, ela procura, dentro dessas áreas, dar uma exploração comercial. Vou dar alguns exemplos a você daquilo que significa.

Vamos pegar a avenida de acesso ao aeroporto de Brasília, o que nós temos de atividades que não são ligadas a atividades e muito menos – eu gostaria de salientar – são movimentadas por passageiros ou usuários do aeroporto, elas são movimentadas pela população da cidade. Nós temos aeroportos – no caso específico de Vitória – em que estamos fechando algumas licitações para atender não ao passageiro ou ao usuário do aeroporto, mas para atender à comunidade. Isso é um caso específico que tem que ser olhado com muito carinho e com muito cuidado.

Não estou dizendo aqui, Dr. Geraldo, que a Infraero é uma coisa transitória, e lamento que se pense assim. Quando a empresa foi criada, foi com um dispositivo econômico extremamente audacioso para aquela época, que se chamava subsídio cruzado, que deu origem à manutenção de todos os aeroportos, seja de São Paulo ou seja de Cruzeiro do Sul, seja de Tabatinga, de Tefé ou de Porto Alegre, mas ele dava condições de a empresa dar uma boa infraestrutura a todos aeroportos.

É lamentável para mim também ver um certo antagonismo quando se fala que a Infraero é uma empresa transitória. O que ela fez e o que ela faz ainda não interessa a Estados e Municípios, na sua maioria, que é realizar os serviços de manutenção e de colocação de pessoal. Esse é um ponto que o Governo realmente tem que assumir. Agora, se tivéssemos algumas coisas que o particular tem hoje com a concessão, provavelmente a empresa não estaria na situação tão difícil em que ela se encontra hoje.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, quanto a isso eu concordo, em parte, com o senhor, obviamente. Poucos realmente veem o trabalho social e de interesse público que a Infraero faz. Mas, como se diz, isso já é uma política de Estado e, dentro de uma política de Estado, talvez esse encaixe tenha se perdido. Ou seja, a própria Infraero talvez tenha de se reinventar ou ver o que ela vai fazer para atender àquele apelo público, a função pública que ela exerce, como o auxílio ao tráfego aéreo, às radioperações, tudo isso que conhecemos que ela tem. Quer dizer, espero que também não se perca com essas novas concessões, com tudo isso que está acontecendo, ou isso vai ter que ser administrado e assumido por alguém.

Cysneiros.

O SR. HUGO JOSÉ SARUBBI CYSNEIROS DE OLIVEIRA – Hugo Sarubbi Cysneiros.

Bem, para além da forma de administração aeroportuária, seja por uma empresa pública ou por uma entidade empresarial, uma vez que uma boa parte, hoje, dos nossos grandes aeroportos é administrada por consórcios, o que me parece que causa um certo atrito no conceito de exploração comercial que foi criado ou que foi sugerido é a variável passageiro. Bem na linha do que o Dr. Tercio falou, mas sem utilizar o exemplo específico do aeroporto de Brasília, naquelas áreas que são, em tese ou de fato, áreas aeroportuárias, onde existem concessionárias de automóveis e por aí vai, existem, sim, hoje, facilidades comerciais nos aeroportos em todo o Brasil que são objeto de uso pelos cidadãos – agências bancárias e as praças de alimentação – que não são passageiros: entram no aeroporto, comem e vão embora ou entram no aeroporto, pagam uma conta, fazem um saque e vão embora.

Então, acredito que amarrar o conceito ou a concepção do que vem a ser ou não a exploração comercial em áreas comerciais – daí que talvez venha esse choque – centrado na figura do passageiro é que tenha causado essa limitação no conceito. Eu entenderia que a área comercial é onde se desenvolvem atividades comerciais, ponto final. Atividades comerciais que são destinadas a quê? Ao consumo de bens e serviços, desde a gravata que se vende naquele quiosque até o serviço bancário que é explorado na agência do Banco do Brasil e tantos

outros, sem se confundir, obviamente, naqueles outros serviços que são, aí sim, muito mais afetos à questão aeronáutica, digamos, que é dar manutenção, carga e por aí vai.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Dorieldo, Vice.

Aqui está muito longe da questão de Estado intervencionista. Aqui estamos querendo combater um Estado desorganizado. Um Estado sem normas é um Estado que dá lugar à arbitrariedade. Quando não existem normas claras, a fiscalização não é isenta, não é clara. Tudo bem, se o conceito não está bom, vamos melhorá-lo.

Agora, Hugo, quanto à questão de comércio no aeroporto, é preciso identificar muito bem a diferença que existe de atividade comercial pura e do que é aeronáutico. Se estamos falando de exploração de serviços aeroportuários, como disse no início, o aeroporto pode ter um shopping lá dentro, pode ter o que ele quiser. Liberdade empresarial. Agora, uma coisa é taxar isso como serviço aeroportuário, que é algo diferente. Um indivíduo tem uma pista de pouso e monta um empreendimento ali que nada tem a ver com aeroporto. No outro dia de manhã, vem a fiscalização e o fecha, alega que ele está concorrendo com o aeroporto à parte, está sendo nocivo aos outros estabelecimentos. Que defesa esse indivíduo vai ter? Com base em quê? A ideia aqui não é amarrar as coisas. O Estado, para ser livre, o Estado liberal, para ser livre, precisa ser claro para o cidadão, a norma tem que ser clara, o que o cidadão pode fazer. A ideia é essa, a ideia aqui é esclarecer para que haja o empreendedorismo. Não é a ideia de fazer intervencionismo, essas discussões já ultrapassadas, até mesmo porque hoje essa noção de intervenção e liberal já passou. Hoje falamos de um Estado desenvolvimentista que deixa a iniciativa privada atuar, só que com regras claras, em que o investidor sabe como investir, como recuperar o investimento. A ideia é tornar as regras do jogo mais claras. Se o conceito não está bom, podemos estudar e melhorá-lo. Se não for preciso, que discutamos uma alternativa para que o setor funcione melhor e não tenha as arbitrariedades que temos visto hoje.

É só isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Pois não, Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Respício do Espírito Santo.

Só fazer uma pergunta para o Dorieldo, depois eu pego a palavra de novo. Posso fazer isso, Presidente?

Dorieldo, corrija-me se eu estiver errado. O motivo disso, dessa apresentação, dessa construção do seu raciocínio, é para separar serviços aeroportuários de serviços não aeroportuários?

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Não sei se responde sua pergunta, mas a ideia dessa definição aqui é proteger aquele indivíduo que tem empreendimentos. Você não pode caracterizá-los como aeroporto. A ideia é esta: só definir, isto aqui é um aeroporto, para evitar casos como já houve. Por exemplo, o Antônio Ivaldo já falou de um caso em que o empresário tinha uma pista privada, montou uma oficina de manutenção e recorreu à autoridade competente, foi informado a ele que não, que isso aí é exploração comercial de aeroporto.

O que estou querendo dizer? Nós aqui estamos num nível em que conseguimos distinguir o que é ou não exploração comercial, mas você não pode pensar isso de um fiscal que está lá na ponta, porque o indivíduo trabalha com a literalidade o tempo todo. Você não vai querer, por exemplo, que um inspetor na linha de trabalho tenha o mesmo discernimento que nós temos, ele trabalha de forma objetiva. O problema está nessa objetividade. Se você não tem essa norma que define esses limites claramente... A ideia aqui não é causar separação dentro de aeroporto. Por mim, aeroporto pode fazer o que ele quiser ali dentro, pode colocar até uma instalação de lançamento de foguetes se for compatível, para mim não faz diferença nenhuma. Só estou querendo proteger aquele indivíduo que instala um empreendimento – eu não, foi a discussão das pessoas que levou a isso. Aquele empresário que estabeleceu um negócio próximo de um aeroporto e que num outro dia pode ter o negócio dele interditado, porque alguém chega lá e alega: “Não pode, porque isso é aeroporto.” O que foi mostrado aqui é para provar que o simples fato de um negócio do lado de uma pista não caracteriza aeroporto. Para ser considerado aeroporto, deve haver os condicionantes mínimos para assim ser considerado. Aí se está sujeito às restrições e aos benefícios que forem cabíveis. Não sei se isso te responde, mas a ideia proposta é essa.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Sim, agora vamos ao passo seguinte. Eu entendi, não sei se os colegas entenderam, e os ouvintes telespectadores entenderam. Mas vamos ao passo seguinte. Essa distinção da construção de pensamento levará, inevitavelmente, não apenas a um melhor discernimento, mas também à cobrança diferenciada com relação à atividade. Sim ou não?

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Hoje a questão da cobrança já é tratada na Lei nº 6.009, de 1973. Você tem serviços essenciais que são regidos por tarifas que são cobradas. No caso dos aeroportos concessionados estatais, com price cap definido pela Anac, e os autorizados que estão vindo aí, que não têm limite, é livre mercado. Mas a ideia... Quanto à cobrança do serviço, não entramos nesse mérito. Inclusive, a proposta é de que o que não for serviço típico de aeroporto não tem regulação econômica. A regulação econômica só incide sobre aqueles serviços que são cobrança via tarifa.

Na verdade, quando falamos de regulação, no Direito Regulatório, aprendemos que o Estado atua por via de exceção, ou seja, ele só intervém quando entende que algo é muito essencial.

Então, aqueles serviços ali no aeroporto que são essenciais para que haja a aviação – o pouso, a permanência da aeronave, o embarque do passageiro, agora a conexão –, o Governo, ao entender que isso é relevante, ele estabelece um price cap, em determinadas classes de aeroportos, em outros, ele deixa livre.

Esses outros serviços que, no meu entender e no de outros, não caracterizam serviços aeroportuários, são preços livres, esse é o mercado atuando. Suponhamos, aqui no caso, que você queira montar um centro de instrução, você tem uma pista privada e monta lá, pode pôr o preço que você quiser, isso não está sujeito à regulação econômica, está sujeito só à regulação técnica.

Na verdade, a intenção aqui foi só caracterizar, jogar um pouquinho mais de luz no negócio aeroportuário, para evitar essas discricionariedades negativas ou, melhor dizendo, a arbitrariedade. A ideia aqui é exatamente proteger o empreendedor da ação ruim do Estado. Certo? Essa é a lógica.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – O.k.

É que talvez, principalmente para o público que nos está acompanhando, não só ao vivo, mas também depois, no videotape, a dificuldade seja se rotular aeroportuário. Porque aeroportuário, nós estamos afeitos àquela infraestrutura, vamos dizer assim. Se nós falarmos aéreos, nós vamos mudar e vamos ampliar bastante. Por quê? Eu me peguei especificamente na oferta de abastecimento de aeronaves. Se não houvesse atividade aérea naquela infraestrutura, não haveria necessidade daquele abastecimento. Então, na minha visão, abastecimento de aeronaves é uma exploração econômica de serviço aeroportuário, porque se não houvesse ali, aquilo não seria necessário. Eu não posso ter um posto de abastecimento de aeronaves numa rodovia. Então, ele precisa estar no aeroporto, ele obrigatoriamente tem que estar no aeroporto. Então, ele é um serviço dependente da atividade aérea, e a atividade aérea, de uma certa forma, não obrigatoriamente, depende dele. Então, eu me prendi especificamente à parte do combustível aeronáutico.

Mais especificamente falando da proposta de definição, que eu achei muito interessante, se caminhar-mos mais tentando abrir esse lado do aéreo e não aeroportuário, eu incluiria também aí as oficinas, as MROs da vida. Por que não um modelo de negócios de um aeroporto que pode ser até de pequeno porte, voltado para aviação geral e executiva, que só tenha, ou praticamente todas as atividades econômicas dele sejam MROs e sejam FBOs.

Na sua definição – voltando, achei bastante interessante – e depois nós discutindo várias outras, principalmente dessa parte aérea versus aeroportuária, que talvez esteja confundindo a cabeça de muitos aqui, aí já não seria mediante emprego de serviços e, sim, mediante oferta de serviços. Aí me prendo de novo: nessas instalações típicas de aeroporto, eu incluiria as oficinas, eu incluiria o abastecimento de aeronaves porque, na minha visão, não consigo dissociar isso de aeroporto. O aeroporto pode não ter abastecimento? Sim, vários aeroportos não têm abastecimento. Mas o abastecimento de aeronave precisa estar no aeroporto, não existe o vice-versa, mas o abastecimento de aeronaves precisa estar no aeroporto, essa é a minha visão. A oficina de manutenção e reparo de aeronaves – não de peças aeronáuticas, mas de aeronaves – precisa estar em uma infraestrutura aeroportuária, até mesmo para utilizar a infraestrutura de pouso, decolagem, movimentação e estacionamento, como você falou. Essa é a minha visão, especificamente falando dessas duas atividades, vamos chamar assim.

Eu, particularmente, não entendi aqui os colegas com relação à parte terminológica de processamento, movimentação. Aí, nossa querida Relatora vai ter que entrar depois com essa terminologia no “juridiquês”: é melhor processamento ou é melhor movimentação? Ter-se-ia talvez que fazer um filtro terminológico para isso.

Agora, eu fiquei muito bem impressionado, gostei muito, já tinha lido e gostei muito, mas essa parte do abastecimento de aeronaves e das oficinas de manutenção de aeronaves e não de peças, de aeronaves, eu acredito que seja uma exploração econômica de serviço aeroportuário.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O Geraldo quer fazer uma colocação.

O SR. GERALDO VIEIRA – Eu acho que definir no Código que é exploração comercial é impertinente, continuo com a mesma opinião.

Eu acho que, nos aeródromos que estão sujeitos à exploração sob regime público, basta... porque eles estão nessa condição e porque se cobram tarifas, ao definir onde incidem as tarifas, você está definindo a receita do aeroporto e está definindo a atividade econômica regulamentada, está dizendo que a utilização daquele aeroporto é sujeita a tais tarifas. O resto é o resto.

O que tem que estar dentro do aeroporto tem que estar dentro do aeroporto. Há um aeródromo regional, por exemplo, que está sendo construído na minha cidade, Lages, em Santa Catarina, e nós estamos aqui fazendo um esforço enorme para torná-lo viável do ponto de vista da receita, para colocar o que for lá dentro. É claro que há a pista de pouso, o pátio, etc., e isso é sujeito à tarifa. A captação da receita, nós não temos que

regulamentar isso aí ou interferir nisso. Isso que eu estou dizendo reflete, inclusive, o modelo utilizado pela Anac para definir as concessões dos aeroportos que foram concedidos onde hoje as tarifas devem corresponder, no momento atual, a menos de 30% da receita bruta do aeroporto.

Então, nós estamos pensando aqui, por exemplo, que, ao não definir, ao nos salvamos de fazer esses conceitos que estão estratificados no tempo, nós escapamos de definir que um condomínio de pessoas, num bairro próximo a uma cidade, não possa ter lá o seu aeródromo e que seja conveniente para ela ter ali também uma oficina de manutenção das aeronaves dos próprios condôminos ou de terceiros ou outras atividades comerciais. Definir atividade econômica pela expressão “exploração comercial” engessa. Não é essa a ideia.

Com relação à minha afirmação sobre a transitoriedade da Infraero, eu queria explicar que ela é transitória em relação à necessidade de intervenção do Estado na atividade econômica, porque, à medida que ela não necessite mais do apoio do Estado, ela pode, no setor privado, cuidar disso aí, e ela cuida de maneira mais eficiente porque não fica sujeita aos obstáculos da Infraero, que vem prestando, há longos anos, um excelente serviço ao País e foi um modelo avançadíssimo para a época. Então, faço a ressalva com relação a essas amarras legais, mas, infelizmente, assim tem que se controlar o Estado, que é serviço público, não é delegado.

Então, volto a insistir que no Código não cabe esse tipo de definição. O argumento de que isso aqui é para proteger não é verdade; é para engessar, porque no custo virão os condicionamentos administrativos.

Outra questão. Não houve nenhuma outra atividade econômica do serviço público, setor infraestrutural... Eu estive recordando, relendo todas as leis e regulações a respeito desse tema, e vi que, em todos os segmentos, inclusive no portuário, que tem uma situação semelhante à nossa, em nenhum deles está se definindo pela forma. Não se define exploração ou atividade econômica pela forma. É um equívoco grave. Nós não podemos incidir nesse erro aqui. Não existe nada similar na legislação brasileira utilizando a expressão para definir outras formas de atividade econômica, no caso, sujeita à regulação pública.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dr. Tercio.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Eu gostaria, em primeiro lugar, de agradecer as palavras do Dr. Geraldo a respeito da Infraero, que são justas e sinceras, pelo que eu vi.

Eu gostaria de voltar com a observação do Respício.

Realmente, quando se fala sobre combustível em aeroporto... Primeiro, o combustível de aeroporto já é completamente diferenciado de todo aquele outro que é vendido em qualquer outro local, exceto no aeroporto.

E, com relação à oficina, eu gostaria de chamar a atenção para o fato de que existem atividades que, necessariamente, não precisam estar no aeroporto, como uma oficina elétrica, uma oficina de manutenção de radar, uma oficina de manutenção, às vezes, de um equipamento eletrônico que tenha a bordo. Há uma mistura entre atividades que precisaria, talvez, ser definida, Respício. Vejo dessa maneira. Mas concordo com você que oficina que está dentro do aeroporto não faz manutenção de carro ou manutenção de outro tipo de transporte, a não ser, exclusivamente, o transporte aéreo, das aeronaves, seja do helicóptero, seja da aeronave asa dura, seja lá do que for, mas são atividades voltadas especificamente para o aeroporto.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Pois não, Doriêdo.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Respício, sobre a parte dois do seu comentário: oferta de combustível.

Aqui, a discussão não está girando em torno da essencialidade daquele serviço dentro do aeroporto. Não é só o combustível, pois há uma série de outros que são essenciais.

A ideia aqui é caracterizar. Para você caracterizar um aeroporto, existe um mínimo que caracteriza. E a partir daí você tem outros serviços que são essenciais ali dentro, mas não estão na essência do aeroporto.

Falando da oficina. Por exemplo, o Centro de Manutenção da TAM, em São Carlos. É uma pista. A aeronave chega, dirige-se ao hangar, vai receber a manutenção... Se se entender que o serviço de manutenção de oficina é algo integrante de um aeroporto, aquilo ali começa a ser também considerado um aeroporto. Entende a diferença?

Outra coisa: uma coisa é você ter dentro do aeroporto fornecimento de combustível, oferta, como querem que seja, que é algo essencial, e outra é ter uma pista à parte, que venda combustível. São coisas distintas.

Uma coisa é, dentro do aeroporto, aquele serviço ser essencial, e outra é uma pista, do lado de fora, que tem aquele serviço, você caracterizá-la como aeroporto. Essa é a distinção que se tentou colocar aqui.

Também respondendo ao questionamento do Tercio, a ideia aqui não é discutir o que é essencial e o que não é para ter dentro de um aeroporto, mas discutir o mínimo que existe para que a gente possa ter um aeroporto. Nesse ponto, o Dr. Geraldo colocou a definição da Lei nº 6.009, de 1973, que põe lá a estrutura tarifária, que aquilo ali é o mínimo para caracterizar serviço aeroportuário. Só que, além da tarifa, tem a questão, também, da organização; da organização dos fatores de produção, do serviço típico... Então, só olhar o que a

lei define, por si só... Só falar que cobrar tarifa é serviço aeroportuário... Bom, a questão de aeroporto está um pouco além disso, porque os aeroportos evoluíram depois dessa Lei, que é de 1973.

Mas é só colocar a diferença aqui que a ideia não é discutir a essencialidade. A essencialidade é discutida até no art. 40, quando se fala de alocação de áreas, outro tema que está vindo aqui. A ideia aqui é só caracterizar, não permitir que haja caracterizações muito discricionárias ou muito arbitrárias, evitar que o indivíduo que exerça essas atividades tenha interdições ou tenha infortúnios por causa de uma má interpretação.

É só.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, Geraldo. Vamos, porque, daqui a pouco... Só mais um comentário do senhor.

Mais alguém quer fazer alguma inscrição?

Então, vamos às considerações finais depois do comentário do Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA – É final mesmo.

Eu dei um exemplo. Como o Doriello não tem argumento, ele usou o exemplo para dizer que essa era a minha opinião. Eu só esclareci que o serviço público é que é cobrado. É cobrado o que é serviço público, Dr. Doriello, e a tarifa pública, que é ideia constitucional, é o que está impregnado no nosso ordenamento jurídico. Isso era o que eu queria dizer. Eu não desconheço que há preços específicos e não desconheço também, Dr. Doriello, que aqui vamos ter que fazer um debate sério sobre as circunstâncias de aeroportos públicos explorados em regime público constituírem monopólios naturais. Então, temos que tratar desse assunto com muita responsabilidade também, para resolver a outra parte.

Eu estou aqui tentando trazer como meu aliado o Dr. Tercio, da Infraero, que dá um depoimento importante, dizendo: “A minha empresa não atua direito por conta das limitações, porque eu não tenho regime específico para licitar”.

O que eu estou dizendo é que o serviço público, o que se caracteriza é aquilo que é cobrado através da tarifa pública. O resto que estiver dentro do aeroporto é o que tiver que ter. Quem decide é o administrador do aeroporto. Então, nós não temos que nos preocupar aqui em definir o que é exploração comercial ou não é, o que é área essencial ou não é. A única importância de discutir o que é área essencial é que as concessionárias de serviços públicos aéreos, aquelas que prestam e exploram o serviço de transporte coletivo de passageiros, visto o interesse público evidente, têm que ter um regime diferenciado para as suas instalações dentro do aeroporto, seja para suas operações em áreas comuns e em áreas específicas que deem suporte à exploração da atividade econômica da outra concessionária, que é a parceira no negócio do aeroporto. Aeroporto não existe sem a outra, que é a que transporta. Então, aí nós temos que esclarecer isso aí.

Eu creio que nós poderíamos... Esse assunto é tão vital que eu estou inibido de trazer a proposta para os demais temas do Código, Maria, porque nós temos que definir previamente quais as formas operacionais que nós vamos incluir no Código para, depois, definir o regime delas.

Então, eu estou tratando aqui, por exemplo... Está suspenso aqui, na minha proposta... Eu apresentei aquele conjunto de artigos que têm que ser melhorados. Há mais cem a incluir, definindo regime tarifário, dependendo da forma, regime de tarifa ou preços livres, regime de acesso, liberdade de acesso, liberdade de empreendimento dentro de determinadas formas operacionais... Então, é um conjunto que, para ser produzido, tem de se definir que formas operacionais nós vamos adotar. E, ao discutir essas formas, na forma de exploração sobre regime público, nós temos que discutir, sim, como se controla monopólio natural, porque é disso que se trata.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, conforme eu falei, nós temos um cronograma de contribuição que está praticamente superado e vai chegar agora, no final de setembro, naquilo que foi previsto, mais ou menos, no mês de julho. Assim, eu peço para que os grupos, logo após o almoço, voltem para cá – talvez a professora queira dar algum recado – para realinharmos essas contribuições, para realinharmos esses prazos, e, obviamente, se os senhores também quiserem discutir a metodologia, eu acho que o momento oportuno é agora, lembrando que, na próxima segunda-feira, nós não teremos reunião, até mesmo por conta do feriado. Pelo Regimento, nós podemos até chamar uma reunião extraordinária caso realmente seja extremamente necessário, mas isso tem de ser feito com antecipação, até mesmo por questão de disponibilidade de sala e por haver muitos assuntos aqui, no Congresso, hoje que estão preenchendo esses espaços.

Dessa forma, eu gostaria, então, de suspender esta reunião para o almoço, convidando todos para estarem aqui às 13h30 para que realmente os grupos possam realinhar e nós possamos debater e colocar os assuntos que estão na pauta. O.k.?

(Iniciada às 10 horas e 40 minutos, a reunião é suspensa às 12 horas e 27 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, boa tarde!

Retomando os trabalhos, sei que muitos aqui têm diversas obrigações, inclusive institucionais, que têm aparecido, mas eu queria pedir uma atenção especial aos coordenadores e subcoordenadores dos grupos. O que vira? Hoje, nós estamos assim: a primeira pauta de contribuições e sugestões foi feita há, mais ou menos, dois meses e foi fundamentada pelo Antônio Ivaldo. Nós já chegamos praticamente ao final dessas contribuições. Então, agora nós precisamos alinhar, dentro do prazo que nós temos, basicamente, o restante dessas contribuições. Assim, acho que os grupos podem se reunir para debater esse assunto, para verificar quais são os próximos compromissos. Nós temos, por exemplo, assuntos interessantes, como a questão da responsabilidade, dos serviços aéreos, e seria importante nós estabelecermos prazos, ou seja, prazos para que sejam encaminhadas as contribuições.

Em relação ao nosso timeline para dezembro, algo que é importante termos em mente é o seguinte: os trabalhos da Comissão podem ser prorrogados. Porém, senhores, nós temos alguns problemas. O primeiro problema é de ordem orçamentária. Ou seja, eu não sei se foi feita outra comissão como esta.

Foi feita a Comissão de Direito Esportivo?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Ah, sim. Quer dizer: seriam feitas duas comissões, uma para o aerodesporto e outra comissão para o Código Brasileiro. Saiu a nossa. Ótimo!

Só que, no ano que vem, além da questão orçamentária, temos um outro fator. Se não conseguirmos estender para o próximo semestre, sem ser este, o outro, já entram as questões eleitorais. Então, teríamos um delay de mais de um ano, sendo que o Governo praticamente orientou um gap orçamentário muito grande. Ou seja, temos uma responsabilidade, temos um prazo, e acho que temos de trabalhar com mais seriedade do que temos feito até agora.

Então, assim sendo, suspendo novamente os trabalhos, para que os coordenadores e os grupos possam conversar, ver a metodologia, ou revê-la, ver as contribuições, os artigos que estão faltando, os temas que serão abordados, para que, então, dentro de uma hora, possamos voltar a ter, aqui, uma discussão e, mais ou menos, rever o nosso próprio cronograma.

No dia 14, senhores, não teremos aqui diversos de nossos colegas, por motivos afins, sejam profissionais, sejam acadêmicos. Então, estamos propondo aqui, para organizar o dia 14, que seja feita aquela consulta: sejam convidados aqueles técnicos da Anac para falar a respeito da questão voltada à desburocratização. Seria até mesmo um tempo que teríamos para conversar e explicar o que precisamos; para também chamarmos a Comissão de Valores Mobiliários a fim de que se possa manifestar e para que possamos ter um debate aqui sobre o capital estrangeiro, e também cobrar das associações, sindicatos e interessados as questões voltadas às isenções e tarifas previstas no art. 36 – parece-me.

O Geraldo pediu a palavra antes.

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente, eu creio que, se pudermos, nesta fase que estamos, para acelerar... Também tenho preocupação, porque chega novembro, dezembro, é complicado. Se pudéssemos trabalhar, cada comissão, e fazer sua oferta por bloco; discutir entre os membros da Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim.

O SR. GERALDO VIEIRA – Reduzindo-se o número de membros, poderíamos interagir muito pela internet, fazendo um aperfeiçoamento que representasse um consenso dentro da Comissão, de modo que, quando encaminhássemos a proposta à Maria Helena, então, nós teríamos a inclusão e uma possibilidade de fazer uma consolidação mais rápida.

Se isso for possível – temos problemas orçamentários –, talvez pudéssemos fazer aqui a reunião a cada duas semanas, e não em todas as semanas, para reduzir um pouco os custos, sem prejuízo de nosso trabalho dentro do grupo. E fazemos reuniões mais para consolidar o texto inicial.

Eu acho que a gente ganharia com isso, economizando recursos para o Governo – estão escassos –, e a gente conhece a crise. Ao mesmo tempo, a gente poderia oferecer o bloco completo para não pular de um assunto para outro, porque estão todos interligados.

No meu caso específico, fiz aquela proposta inicial, que tem de ser melhorada pela Comissão, é óbvio. Se a gente consegue dizer que temos a simpatia da Comissão por uma estrutura mais flexível, como essa que estou propondo – pode ser outra; o importante são os conceitos, princípios de liberalização, arrumando a casa –, então, isso adiantaria também. Eu poderia oferecer ir mais adiante, tratando do sistema aeroportuário e, logo em seguida, dos serviços aéreos. Temos uma proposta também e temos uma proposta da parte de responsabilidade contratual.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim.

O SR. GERALDO VIEIRA – Responsabilidade civil; e uma proposta também com relação à parte das sanções administrativas. Os temas muito técnicos que envolvem a questão aeronavegabilidade, controle do espaço aéreo, achamos que são temas mais simples, a não ser acompanhar, dar seguimento à questão dos Vants de que o Brigadeiro Gustavo falou, e o Professor Respício sugeriu que fosse feito esse contato com os americanos. Maria Helena tem toda condição de agilizar muito isso, não só pela experiência que tem na área internacional, como pelos contatos também.

Se a gente pudesse trazer e ficar no estado da arte, up to date, há questões que dizem respeito à interferência de atos ilícitos na aviação civil, também, eu acho que, com isso, a gente poderia almejar chegar ao mês de outubro com, pelo menos, a primeira minuta do Código consolidada, para que a gente possa discutir mais essa minuta em novembro, dezembro; trabalhar mais cada um de nós na evolução dos textos.

Mas fica como proposta. A maneira como a presidência decidir, para mim, está confortável.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Bem, respeitando todas as opiniões diversas, e não me atendo a orçamento – é claro que o orçamento precisa ser respeitado, salvaguardado, etc –, minha posição é exatamente contrária à do Geraldo com relação a diminuir o número de encontros. Para mim, deveria aumentar o número de encontros, porque ficar só no e-mail, lendo tabelinha, para mim, não...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Respício, rapidinho. O que eu entendi...

Desculpe! Continue, por favor!

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Então, é isso com relação a aumentar o número de encontros; esse é o x da questão.

Sou extremamente favorável a debates ao vivo em vez de se fazerem debates via e-mail. Cada um tem sua forma melhor de trabalhar. Eu não trabalho bem com debate por e-mail. Para mim, o debate tem de ser olho no olho, ao vivo e em cores, os ânimos se esquentando ou se esfriando de acordo com os conceitos levantados.

Eu só gostaria de lembrar que tivemos aquela defasagem do dia 10, quando não houve a reunião. Dia 11 era Labace; todos nós lá fomos. E cada um pôde ir, eu fui. Tivemos essa defasagem no nosso cronograma. Por exemplo, hoje, 31 de agosto, a Abear apresentaria questões com relação ao livro de bordo, que foi uma sugestão do Jenkins, e haveria uma apresentação também do Claudio Jorge com relação a aeroportos. Então, nenhum dos dois aconteceu por causa da nossa defasagem de cronograma.

No dia 14, os nossos dois profissionais que estão relacionados para fazer a apresentação não estão aqui presentes. O Hugo teve uma missão fora, e o Bernardi está numa missão no exterior. E eles me pediram para manter o dia deles, senão vão desestruturar toda a agenda deles.

Então, sugiro que os especialistas da Anac que vierem dar seu testemunho, assim como a CVM, etc, etc, que fiquem para o dia 21 e não para o dia 14, porque o dia 14 é um dia bastante sensível, quando o Ricardo tratará de contratos, transporte aéreo e responsabilidade civil, e o Hugo falará sobre áreas aeroportuárias – destinação de áreas aeroportuárias, uso de áreas aeroportuárias e tudo mais. Isso, sem levar em consideração que precisamos remarcar o que hoje deveria ter sido apresentado e não foi.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Certo?

Então, gostaria de pedir, em nome do Ricardo Bernardi e do Hugo Cysneiros, que mantivéssemos a agenda do dia 14 e que, de alguma forma, pudéssemos incluir o que deveria ter sido apresentado hoje, e não foi pela defasagem do cronograma, com relação à apresentação do Claudio Jorge e com relação à apresentação da Abear, que foi a sugestão do Jenkins; e o que o grupo de trabalho de transporte aéreo acatou imediatamente seria a apresentação da Abear, sobre livro de bordo.

Então, são essas as minhas observações.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Aquela cortada que dei era em relação ao seguinte.

Pelo que entendi, a proposta do Geraldo não é nós fazermos reuniões a cada duas semanas. Seria, a cada duas semanas, fazermos uma extra aqui. Entendeu? Ou aqui, ou onde fosse possível, viável, porque, pelo ritmo que estamos vendo aqui, realmente, será importante mantermos as reuniões semanais. Isso tem sido um consenso. As pessoas têm passado isso para mim. Agora, obviamente, temos de ver o nível de comprometimento dos membros do grupo também.

De certa forma, tenho de contar muito com os coordenadores dos grupos, para puxar o pessoal, para realmente chamar para o cronograma, para dividir esse trabalho e, de fato, executar esse trabalho.

Porque nós temos uma Comissão com 24 membros. Em relação ao tamanho da Comissão, já chegou para mim notícia sobre isso; ou seja, já temos outros colegas e Senadores que estão de certa forma questionando a quantidade de membros, a efetividade, a participação – quem está e quem não está.

É aquilo que falei: queiram ou não, em determinada hora, tem de vir a tesoura. Obviamente, se houvesse uma readequação ou coisa do gênero... Eu não sei, mas isso é coisa que, de repente, acontece, e não temos controle. Só chega a ordem.

É aquilo que falei: também acredito no debate ao vivo. É muito melhor. Não tenha dúvida. O e-mail tem de ser uma complementação ou tem de ser uma guia para o debate, para aquilo que será consolidado. Imaginem só – Deus queira! –, chegarmos a novembro com mais de 300 artigos prontos; pelo menos, com as sugestões encaminhadas. Estamos chegando a 50%. Vamos ter de devolver isso, para que a Comissão chegue a um consenso, porque, quando formos deliberar, não será o momento de discutir. Quando trouxermos para deliberação em dezembro, queira Deus, o texto já vai estar pronto. Vai ser uma formalidade. Até lá, obviamente, precisa haver os debates e as contribuições e terá de ser, por enquanto, semanal. Estou vendo como está o ritmo, porque realmente há pedidos; foram suspensos, etc., etc. Fizemos a experiência de nos reunir a cada 15 dias, e não foi produtivo, no meu entendimento.

Agora, os membros atuais, obviamente, têm de ser, de certa forma, cobrados.

Então, por isso, estou pedindo este segundo momento, até mesmo para os grupos, ou para aqueles que estão presentes, se sentarem e realinharem esse cronograma, prepararem o que vai acontecer.

Como falei, estamos discutindo essas apresentações, essas audiências públicas, por assim dizer. Para o dia 21, podemos colocar desde que todos cumpram o cronograma e tragam também o cronograma atrasado. Então, eu sou a favor da produtividade, totalmente. Desmarquei neste semestre todas as viagens que eu tinha. Eu tinha viagem para o exterior e desmarquei; não era de negócios, exatamente para dar o foco a isso aqui. O.k.?

Então, senhores, vamos dar esse tempo?

Mais alguém quer fazer uma colocação? Respício?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Eu gostaria de fazer uma colocação, concordando com tudo o que o Presidente falou. É extremamente difícil, na idade em que estamos, começar a puxar a orelha das pessoas que não estão fazendo nada. Então, fica um tanto quanto difícil para o coordenador, para os colegas que estão no grupo. Vamos falar português claro, até mesmo para o ouvinte ter ideia de que isso acontece em qualquer comissão, em qualquer empresa, pública ou privada.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Em sala de aula.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Em sala de aula também; com professores e com alunos, com funcionários. Muita gente entra aqui mudo e sai calado. Não fala nada aqui, nem por e-mail, nem no corredor. Nada.

Então, o senhor me desculpe, Presidente, mas não tenho poder, nem bola de cristal, muito menos olhos hipnóticos para fazer a criatura trabalhar. Se ele não quiser, não há como fazer. Então, concordo com tudo o que foi falado, mas não dá. Não tem jeito.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Como foi colocado, o Senado está de olho, está vendo essa questão de produtividade. Estamos sendo cobrados. Tive reunião na semana passada sobre isso, e não foi só com um Senador. Quer dizer, o relógio, de certa forma, está contando.

Professora.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – A minha percepção é semelhante à do Respício. Na área jurídica, aqueles que não colaboraram até agora, eu realmente já deletei; quer dizer, não estou mais esperando colaboração de quem não colaborou até agora. Não estou cobrando, nem estou mais mandando e-mail. Eu tomei essa decisão, porque não adianta.

Agora, estou pedindo, se for possível, para a Comissão para que, em até 15 dias, possamos já optar por alguma daquelas propostas, pois estaremos com 50% de propostas, embora ainda não tenha um sentido teleológico, à luz de conceitos, princípios, etc., para um novo código, mas que possamos já delimitar quais são as propostas aceitas pela Comissão.

Então, poderíamos ter só uma tabela do Código e a sugestão, em princípio, que seria enviada como adotada para o novo CBA. Senão, realmente, continuarmos só com essas três, quatro tabelas, até para mim mesma, que estou acompanhando, está começando a ficar confuso.

Então, não sei se haveria essa possibilidade. Não sei se seria por e-mail; tem de ser pessoalmente. Seria pegar artigo por artigo. O ideal seria pegar os artigos, do primeiro ao último, e fazer uma sistematização, para termos um organograma realmente jurídico. Mas, se não for possível, pelo menos no que já foi feito, passarmos um pente fino, porque não vai dar para continuar tendo mais, mais e mais informações. Nós precisamos dar uma brechada e verificarmos com isso... Se não começamos com conceitos e princípios, vamos fazer o inverso: que conceitos e princípios estamos inferindo dessas propostas que estão sendo enviadas.

Então, eu gostaria de saber se isso vai ser possível.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bom, uma última colocação aqui. Recebemos uma pergunta do Sr. Augusto Fonseca da Costa, e acredito que essa questão vá ser colocada em debate nas próximas audiências. Engenheiro Celso:

A fabricação de aviões leves é frouxamente regulada em ISs e RBACs, muitas contra o Código Brasileiro de Aeronáutica atual, defesa do consumidor e outras leis maiores. Daí acidentes e mortes não investigados sob o mote ilegal de voar por conta e risco. Vai piorar ou melhorar?

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Bom, sou Celso, engenheiro mecânico aeronáutico.

Desde 2002, trabalhei com aeronaves experimentais, e foi uma luta grande que tivemos aqui, para que se regulasse o setor. Porém, o que foi pensado no momento até agora não foi colocado em prática, que foi a criação do conceito LSA para o Brasil. Pegou-se a norma americana e foi implantada aqui. Porém, aos meus olhos e aos olhos do pessoal que usufrui hoje do serviço, não houve grandes mudanças, haja vista a pouca aderência das empresas que existiam à época e que existem hoje.

Para se ter uma ideia, antes da adoção da norma LSA, você tinha, no Brasil, mais de 40 empresas fazendo aeronaves experimentais e, após isso, hoje, se não me engano, há cinco empresas. Então, a aderência foi baixa.

Acho que seria um bom momento para que se legisse sobre isso e se criasse, muito provavelmente, uma norma que se adequasse melhor aos padrões brasileiros, em vez de simplesmente se pegar uma norma americana e aplicá-la. Surgem diversos questionamentos do tipo: “Ah, a norma americana é melhor”, “A norma europeia é melhor”, “Na República Tcheca, eles têm três ou quatro tipos diferentes de norma”, “Na Austrália, eles têm outra norma”, “Na África do Sul, outra norma”.

Então, isso é uma coisa que acho que valeria a pena ser discutida aqui, no âmbito da Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Então, senhores, agora, vamos suspender os trabalhos e dar o prazo de uma hora para que os grupos sentem e realmente possam reunir-se. Vamos verificar, então, o nosso timetable doravante.

Obrigado.

(Iniciada às 14 horas e 30 minutos, a reunião é suspensa às 14 horas e 50 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O.k., senhores. Podemos retomar? (Pausa.)

Senhores, o que os grupos deliberaram? O que os senhores decidiram em relação à apresentação, ao cronograma? Já existe alguma proposta preparada?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Pois não, Dr. Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR (Fora do microfone.) – O grupo três espera o grupo dois falar.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Pois não, grupo um e grupo dois.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Grupo um. Gustavo Oliveira. Boa tarde, Sr. Presidente. Com relação ao grupo um, a gente entende que a maior parte dos artigos que nos concerniam já foi submetida à crítica. Estamos aguardando ainda quem quiser fazer crítica aos artigos que foram submetidos. Eu vou trabalhar com o Rafael e com o pessoal da Anac alguma coisa com relação a Vant e a questão das competências da SAC, que é justamente a parte de coordenação entre a autoridade da aviação civil e a autoridade aeronáutica. A gente está colocando SAC em um primeiro momento, mas depois a gente submete ao grupo para decidir se vai tirar o nome de instituição e falar que vai ser o órgão responsável pelas políticas públicas de transporte aéreo ou o ministério que patrocina... Como vai ser o termo ao qual a gente vai se referir a gente vai deixar aberto justamente às críticas.

A minha proposta é que a gente apresente a nossa sugestão de texto e depois que as pessoas nos corrijam ou aprimorem o nosso texto. Da nossa parte é basicamente isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O.k. A questão das autoridades aeronáuticas, não é? Rever essa nomenclatura?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Não, isso já está feito. O que a gente vai colocar é com relação àquela competência de coordenação que tem em alguns pontos do Código de Aeronáutica. Essa competência de coordenação quem executa é a Secretaria de Aviação Civil. Então, a gente vai tratar disso e colocar alguns artigos com relação a isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Interessante, até porque, como se diz, estamos só lembrando que é pública a questão de uma suposta reforma ministerial, que está sempre sendo anunciada. Vamos ver a questão dessa autoridade aeronáutica. Nossos votos são que a SAC perdure, obviamente, porque eu a considero importante, mas é aquilo, vamos ver uma coisa que seja plausível para o futuro.

Grupo dois? (Pausa.)

Ausente?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Em termos, tudo bem.

Grupo três.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Presidente, como nós havíamos colocado antes, dia 14 de setembro, nós pedimos a manutenção das apresentações do Ricardo Bernardi com o Contrato de Transporte Aéreo e Responsabilidade Civil e Áreas Aeroportuárias com o Hugo Cysneiros.

Nossa sugestão é que, no dia 21 de setembro, se por acaso for feito o convite para o pessoal da Anac vir aqui falar sobre aqueles números dos aeroportos e o pessoal da CVM, isso fique restrito à parte da manhã ou que fique restrito a um período de tempo bem controlado e que o dia 21 de setembro seja dedicado a um rol de apresentações, que serão iniciadas pelo Claudio Jorge, fazendo a apresentação geral, por cerca de 15 minutos – já digo qual é o tema maior –, seguido do Doriêdo, por 20 minutos, o Geraldo, mais 20 minutos, e o Ronei, mais 20 minutos. Depois, seguidos de debates. O que seria isso? Cada corrente sustentaria a sua visão. São estas as três correntes, que vamos chamar de Doriêdo, Geraldo e Ronei. Eles podem chamar como quiserem. Eles vão coordenar com o Claudio Jorge como ele vai batizar essas correntes. Com relação à propriedade do aeroporto, se é público, se é privado; ao uso do aeroporto, se é público, se é privado, etc., emendando na parte de concessão, autorização, permissão, pedido, pelo amor de Deus, qualquer coisa em relação à operação do aeroporto.

Como esse é um tema sensível, nós integrantes do grupo três, do grupo de trabalho Transporte Aéreo, solicitamos o maior tempo possível para essas apresentações e esse debate no dia 21 ou na data que a Mesa assim decidir.

Caminhando, teríamos, dia 28 de setembro, uma apresentação do Celso, que seria uma apresentação dupla. O primeiro tema seria os VANTs, drones, aeronaves remotamente tripuladas, etc., quer dizer, o estado da arte no mundo, e aeronaves experimentais. O Celso precisaria aproximadamente de 90 minutos para fazer a apresentação das correntes...

Georges de Moura Ferreira – Noventa minutos?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – ...o que A e B pensam, C, D acham, etc.

No dia 5 de outubro, seria novamente o Celso, fazendo uma apresentação com relação à importância de se incluir no novo CBA o tema credenciamento, especificamente falando da parte técnica com relação a pessoal, aeronave, essas coisas todas.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Ele realmente possui interesse especial por esse assunto.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Então, o grupo três, que está bastante desfalcado dos seus membros hoje – e os que estavam presentes aqui contaram com a ajuda de outros que não são membros da Comissão, mas nos ajudaram aqui no debate –, fez essa construção para manutenção do que havíamos proposto no dia 14 e mais 21, 28 e 5.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bom, perfeito.

Vejam só: no intervalo, eu entrei em contato com a FAA, com o representante da FAA no Brasil que nós conhecemos, e ele me disse que não há nenhum problema para a FAA enviar um técnico para cá, inclusive alguém dos Estados Unidos. A própria Mesa do Senado... A Secretaria disse que poderia providenciar tradução – acho que não seria o caso, mas disse que pode providenciar. Foi pedido pelo menos um prazo de 30 dias. Disseram-me que muito dificilmente essa pessoa viria se não fosse para conversar diretamente com técnicos, porque para conversar com legisladores, obviamente, há reservas, porque há o momento político da coisa e o momento técnico. Agora, em relação à apresentação para técnicos, eles podem disponibilizar esse membro. Já temos até mesmo um ofício preparado e, caso os senhores concordem, podemos encaminhar um ofício para a FAA para que ela possa verificar a data em que pode encaminhar uma pessoa para o Brasil para apresentar essas ideias.

Se os senhores concordam... (Pausa.)

Certo.

Em relação à Anac, também vou verificar os técnicos para falarem sobre a questão da desburocratização, porque nós temos uma pauta extensa.

Só para constar, uma formalidade: nós temos aqui o Requerimento nº 3 da Comissão, no qual solicitamos que seja convidado um especialista da Federal Aviation Administration a fim de esclarecer questões relativas ao uso de drones.

Justificativa.

A mencionada entidade possui especialistas com alto conhecimento técnico sobre o tema supracitado e, considerando a especificidade do assunto, o comparecimento de um membro da FAA será de extrema valia para instruir os trabalhos deste Colegiado.

Se todos concordam, permaneçam como estão. (Pausa.)

O.k.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Presidente, só uma colocação. Talvez fosse interessante ampliar o termo drone para “aeronaves remotamente tripuladas”. Não apenas o termo drone, mas também outros que nós tenhamos...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Por drone eu entendo tanto aquela aeronave remotamente tripulada como aquela que dá dor de cabeça, que é autônoma, aquela aeronave em que você simplesmente coloca um programa e ela faz algo sozinha, praticamente com um software ela resolve a vida. Acho que essa também pode ser objeto de discussão.

Pois não, Brigadeiro.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Sugiro usar o termo UAS, Unmanned Aerial System, sistemas não tripulados – “sistema”, e não nos restringirmos a drone.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – É bom que eu já faço... Drones ou URAVs?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – UAS é melhor, “sistema”. O V é só para “veículos”. “Sistema” é melhor.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – UAS.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – É, “sistema” é mais amplo, porque pega a parte de controle, aeronave e tudo mais.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – E colocar no ofício “e sistemas semelhantes” ou “e sistemas similares” para ampliar e até mesmo para que, se alguém lá do outro lado, da FAA, tiver alguma dúvida, possa entrar em contato com a Mesa e solicitar: “O que vocês estão querendo? É só esse tipo de aeronave, aquele tipo de aeronave, aquele outro tipo de aeronave?” Quer dizer, dá amplitude ao tema, não só para vir um cara que é especialista no drone da Amazon – vamos perder tempo e ele também.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Então nós vamos solicitar que seja convidado um especialista da Federal Aviation Administration a fim de esclarecer questões relativas ao uso de drones/UAS. O.k.? (Pausa.)

Então, aprovado.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Quanto às questões regulatórias, seria bom colocar: “...a fim de esclarecer questões regulatórias ou questões legais”.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Nós vamos esclarecer isso já no ofício.

Marcelo, coloque também “questões regulatórias”. Especifique bem, porque não é business, é regulation, porque senão...

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Talvez fosse interessante colocar para ele vir aqui e explicar o que a FAA está fazendo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Então, que isso seja textual, para não haver nenhuma dúvida sobre o que a FAA está fazendo com relação a essas aeronaves. Para ele trazer, inclusive, as dúvidas que ele tem. Seria muito interessante que ele nos trouxesse aqui algo como: “Olha, nós temos dúvidas em A, B e C também. O que vocês estão falando tecnicamente sobre isso daqui? Como é que vocês estão definindo? Nós definimos assado. Vocês vão definir frito ou ensopado?”

Quer dizer, para haver uma troca. Não apenas ele vir aqui e fazer uma apresentação, mas para trocarmos ideias, trocarmos dúvidas. Eu acredito que isso vai ser bastante enriquecedor, inclusive para ele.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Ponha um endereço aí. Se for o caso de o técnico precisar de um esclarecimento da Comissão, você reporta. Faça um pedido mais geral e depois ponha as minúcias a serem tratadas via e-mail, dúvidas adicionais.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Você pode ajudar o Marcelo então? Porque aí você dá essa esticadinha, estende o sentido que nós queremos.

Bom, em relação ao dia 14... Ou seja, estou vendo que no dia 21 realmente teremos uma pauta cheia – pelo que vi aqui, teremos quatro apresentações. No dia 14, teremos a apresentação de Ricardo Bernardi, do Cysneiros e demais temas. Então, eu posso bloquear o dia 14 para fazer as tratativas junto ao pessoal da Anac, para que eles falem especificamente sobre a questão dos aeroportos, que vai ser até o assunto em mote. O.k.?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Junto com?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim.

Pois não, Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente, a Anac faria uma palestra. Uma delas é sobre...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – A questão da desburocratização dos aeroportos.

O SR. GERALDO VIEIRA – Ah, sim. O.k.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – É aquilo que eu digo assim... É porque sempre há aquela questão: ou existe excesso de pessoal na Anac, ou falta de pessoal na Anac, ou as regras da Anac. O que impactaria a desburocratização?

Foi falado na reunião passada que o nível de acidentes em aeroportos que operam menos de 10 mil passageiros por ano foi de zero vítima nos últimos 13 anos, uma coisa do gênero. E isso caiu na mão... Inclusive, o Senador Flexa Ribeiro ficou muito interessado nesse dado. É algo a que ele quer ter acesso, quer verificar isso aí para, inclusive, colocar dentro das propostas de aviação regional que estão circulando dentro do Congresso. Ele quer colocar para o Estado dele, o Pará. Então, acho que seria interessante...

O SR. GERALDO VIEIRA – O tema é desburocratização?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Desburocratização é o tema.

O SR. GERALDO VIEIRA – Significa dizer que algum Estado está criando burocracia desnecessária ou tem burocracia?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O que nós estamos verificando, dentro de uma pauta sugerida pelo Doriêdo, é que, com a necessidade de certificação ou o excesso de regras por assim dizer, as regras de certificação de um aeroporto como o de Congonhas estariam sendo exigidas para aeroportos menores. Então, como é que se trata isto: a questão da facilitação versus a segurança? É possível colocar isso dentro daquele espírito de trocar a concessão por autorização, por permissão, dentro já do CBA? Que impacto teria essa medida?

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente, correlato a esse tema, há outro tema muito importante, que é a forma como estamos implementando a nossa Constituição. Em tema de matéria ambiental, em tema de construção, de maneira geral, e de fluxo de pessoas e tudo mais, nós temos competências concorrentes – União, Estado e Município –, e realmente isso está complicando a vida das administrações aeroportuárias. Também, no nosso caso, nossas empresas aéreas, no que se refere... Por incrível que pareça, há Município que pede um Habite-se para um terminal localizado dentro da área do aeroporto.

Então, é um tema extremamente importante na nossa pauta. Nós íamos nos dedicar a ele quando cuidássemos das questões das zonas de proteção, que é outro tema correlato. Quer dizer, a parte fundiária do aeroporto, no que se refere a todas as exigências sanitárias, ambientais e tudo mais.

Talvez fosse interessante o representante da Anac abordar também essa questão, porque em cada Estado há uma legislação, em cada Município outra legislação, em cada região metropolitana uma legislação, em cada cidade uma legislação. Nós temos que trazer isso para dentro do Código, dar uma disciplina federal para produzir norma que afaste a interferência de Estado e Município nesses casos.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Concorde com o senhor e lembro que está acontecendo agora uma discussão dentro do Senado, neste exato momento, a respeito da padronização do ICMS. O Senado hoje discute esta questão da padronização do ICMS para evitar a guerra fiscal, para buscar uma padronização de cobrança dentro dos Estados.

Há Estados que cobram bem menos. Há Estados que ultrapassam o que seria entendido por constitucional. Inclusive, vamos tratar disso, as questões ambientais, dentro do Código, obviamente, e vamos buscar essa padronização. Disso o senhor pode ter certeza, porque, realmente, como o senhor falou, não são apenas as empresas aéreas, mas as oficinas de manutenção, os aeroportos que já estão instalados. Vivemos em uma área cinza. Ficamos à mercê do poder discricionário dos Estados.

O SR. GERALDO RIBEIRO VIEIRA – É mais do que discricionário. Na realidade, eles não exercem um poder. Então, um pedido de qualquer coisa, de um alvará mais simples, leva um ano, dois anos, porque, enfim... É complicado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Positivo.

Dia 14 podemos verificar com a Anac essa possibilidade de eles virem para cá para fazer essa apresentação a respeito dessa questão – e o Doriêdo, que está ao lado, me corrija aqui – da desburocratização, daquilo que estamos requisitando, o impacto que isso teria dentro do tema.

E também temos a questão do capital estrangeiro a ser debatida. Não sei se no dia 14 caberia isso, porque, obviamente, teremos que conceder 20 minutos, o tempo regimental. Geralmente, quando um convidado vem a uma audiência pública, tem 20 minutos, ou 10, dependendo da quantidade de convidados. Posteriormente a isso, são abertos os debates, que não têm tempo, e obviamente gastam muito mais tempo.

O SR. GERALDO RIBEIRO VIEIRA – Presidente, nesse tema, não sei se o senhor tinha aprovado ou o Plenário aprovou o convite a um especialista da CVM para tratar desse assunto...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, foi aprovado.

O SR. GERALDO RIBEIRO VIEIRA – Foi aprovado?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Foi aprovado.

O SR. GERALDO RIBEIRO VIEIRA – O senhor está tratando disso. Ele virá aqui dar os esclarecimentos para que, depois, possamos debater internamente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Estamos vendo a pertinência de trazê-lo no dia 14, junto com o tema dos aeroportos, porque pode ficar muita coisa, muita pauta. Se bem que acho plausível se dedicarmos uma hora para cada. Teremos os debates na parte da manhã, obviamente aproveitando o período da manhã, em que estão presentes mais membros, no dia 14. Temos que dar relevância aos membros. A parte da tarde seria, então, dedicada à apresentação da Anac e da CVM.

O SR. GERALDO RIBEIRO VIEIRA – O senhor não poderia inverter, Presidente? É que no caso da Anac, mas sobretudo no caso da CVM, a palestra será extremamente importante, interessante. Assim, depois da palestra, poderemos fazer um debate mais rico. Tenho certeza de que ele vai trazer muitas novidades e mostrar como funciona isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Então, sendo possível a CVM vir no dia 14, ela ficaria por último até para que os debates fossem conforme a conveniência.

O SR. GERALDO RIBEIRO VIEIRA – O senhor poderia transferir o debate, então, para depois da audiência com a CVM? Porque vamos debater antes e acho que a CVM tem esse papel de nos educar e mostrar como funcionam as questões de controle de capital, como se acompanham os fluxos de capitais entre acionistas, enfim, como essa coisa toda funciona, para que, depois de recebermos essa aula, possamos debater entre nós a posição a ser adotada.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, claro. Obviamente vai ter um papel importante da Anac, porque temos um conjunto de regras na Anac – é uma pena que o Catanant não esteja aqui... Realmente acho que muita coisa pode ser desburocratizada em relação a registro e autorização de empresas. As requisições são coisas muito grandes e entravam muitas coisas.

Então, vamos definir estas pautas para o dia 14: a apresentação do Bernardi e do Cysneiros, a possibilidade de a CVM e a Anac trazerem aqui os técnicos para discutir a desburocratização para aprovação de aeroportos. O.k.? (Pausa.)

No dia 21, então, estamos fechados com o Claudio Jorge, com o Donizeti, o Geraldo e o Ronei.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dia 21. Claudio Jorge.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – CJ?

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Com o Donizeti não.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Desculpe, Dorieldo.

O SR. GERALDO RIBEIRO VIEIRA – Isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – A minha letra está tão bonita que...

O SR. GERALDO RIBEIRO VIEIRA – É melhor deixar o Dorieldo por último, porque ele é muito polêmico. Ele polemiza muito, o Dorieldo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Aqueles que aprovam permaneçam como estão. (Pausa.) Perfeito.

Então, no dia 21 de setembro, Claudio Jorge, Dorieldo, Geraldo e Ronei; dia 28, Celso... (Ininteligível)... e no dia 5... E ver se realmente as pessoas (Ininteligível.)

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O tema do Dorieldo é titularidade e uso. Foi isso que ficou definido?

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – A infraestrutura é definida pela titularidade de propriedade ou uso. É esse o tema.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Também. Está certo.

Perfeito, senhores? (Pausa.)

A relatora quer fazer alguma consideração? (Pausa.)

Não? Está light? (Pausa.)

Então, estamos light.

Gostaria de saber se os senhores têm mais algum comentário ou algo para...

Sim, senhor, Brigadeiro.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Obrigado.

Gustavo Oliveira. Mais uma vez, boa tarde!

Só para dar ciência de público – já falei com o senhor. Não vou estar presente nas duas próximas reuniões do grupo, que seriam dias 14 e 21, por estar viajando a serviço.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O senhor é um dos membros que, realmente, mais contribui com a Comissão. Sentiremos falta, pode ter certeza, antecipadamente, da presença do senhor e de suas ideias – não deixe de mandá-las por favor. Sendo possível, havendo alguém do Comando da Aeronáutica que possa, pelo menos, estar aqui presente no lugar do senhor, apreciaremos muito, alguém de sua indicação.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Fernando? (Pausa.)

Então, está mais do que representado.

Pois não, professora.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Minha preocupação ainda permanece quanto à sistematização para compor os artigos com divergência para que possamos apresentar um primeiro draft do Código. Alguém tem sugestão? (Pausa.)

Entenderam a pergunta?

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Um draft, um resumo?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Nesse sentido. Porque estamos com várias propostas e vamos ter que começar a ter uma proposta única em relação à tabela do Código. Há alguma proposta de como faríamos isso?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Gustavo Oliveira, mais uma vez.

Pelo que pude ver, a maioria das propostas não têm divergências grosseiras. Então, proponho que a relatoria faça uma proposta consolidada. Obviamente, essa proposta consolidada vai sofrer crítica. A senhora sabe que a senhora tem que ser criticada – já conversei isso com a senhora. A senhora apresentaria a proposta consolidada e nós a criticaríamos se for o caso, se houver alguma divergência. Naquelas em que há divergências claras e crassas, acho que deveríamos apontar as divergências e achar uma forma de resolvê-las.

Obrigado.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – A preocupação do grupo jurídico, que vamos começar a debater ou fazer esse nível de trabalho... O que for divergência jurídica... Por exemplo, se é pertinente a Direito Administrativo, a questão de licença, enfim. Mas quando for alguma coisa que pareça não pertinente, muito simples... Mas, às vezes, um termo técnico nos escapará para podermos decidir por essa ou aquela. Entendeu a delicadeza? Fico um pouco preocupada ainda de assumir esse nível de... Realmente, o que for parte jurídica dá para apontar, mas quando houver algum termo pequeno...

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – A minha proposta... O grupo jurídico é o responsável pela hermenêutica. Então, entendo que vocês são qualificados para selecionar um texto. Se discordarmos aqui, o grupo vai dizer. Não vejo grande problema de recebermos uma proposta consolidada do grupo de...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Uma proposta consolidada do jurídico.

Alguma opinião?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Com relação aos temas que têm grande divergência, não vejo como o jurídico ou alguém fazer uma proposta só, exatamente por serem divergentes. Se a corrente A falou que é 100% de verde e a corrente B disse que só aceita até 49%, temos uma divergência gritante. Não é o jurídico nem ninguém – no sentido de grupo, muito menos individual – que vai formular uma proposta de 100% ou de 49%.

Inclusive gostaria de deixar registrado aqui – eu não estava presente – que houve uma votação – consta que foi de 9 a 6, a favor de 100%. Na minha opinião, 100% têm que ser encaminhados. Se vai ser alterado

depois pelos Senadores, pela Câmara, são outros quinhentos, mas não pode ser mudado. Daqui a pouco, vamos fazer como na minha universidade, que decide, a cada assembleia, se vai haver ou não greve, de acordo com o número de pessoas presentes. Então, os docentes da UFRJ entram e saem de greve a cada assembleia.

Temos que ter uma posição só. Se houve uma votação... Não estou dizendo que isso vai aparecer no novo Código, mas, na minha opinião, ela tem que ser encaminhada, porque houve uma votação, sob pena de daqui a pouco estarmos votando dez vezes a mesma coisa porque algumas partes não estão interessadas no resultado da votação.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Então a sua proposta é: tema que já foi sugerido com votação seria tema para ser consolidado, à luz daquela proposta.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Com certeza! Se ela vai ser alterada depois no plenário do Senado, se vai ser alterada pela Câmara, são outros quinhentos. Agora, esta Comissão, no dia X, pelo número de votos Y contra Z, decidiu que seria aquele encaminhamento. Não consigo entender por que vamos voltar não só àquela, mas a outras...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – É uma área específica.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – ...que estarão pela frente.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Sim. Esse é o específico. Agora, eu diria que 80% das propostas ainda não foram objeto de votação, essa é a delicadeza para o jurídico consolidar.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Relatora, penso que o ideal é trazer... O jurídico pode ser muito útil para consolidar o que ainda vai ser votado. Quanto ao que já foi votado, não temos que gastar energia: manda para a consultoria e...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, a orientação que recebi foi a seguinte.

Isso ainda não foi objeto de deliberação pela Comissão – ponto. Obviamente, a Comissão não vai voltar atrás naquilo que decidiu – ponto –, a não ser que realmente tenha uma questão legal extremamente premente – que até agora não vi – e para dizer que acatamos a sugestão dos membros e para exaurir o debate. Foi feito no caso de capital estrangeiro: “Vamos escutar a Bolsa de Valores e ver se não é legal...” O.k., tudo bem, chama. Agora, se a Bolsa de Valores...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Perdão, se a CVM, a Comissão de Valores Mobiliários – obrigado! – chegar e dizer “100% de capital estrangeiro é ilegal”, realmente é algo que podemos considerar. Agora, se ela chega e fala que a especificação é por isso, por aquilo etc... É uma possibilidade, não é? Obviamente! Já foi encaminhado, e estamos trabalhando nesse sentido. Vamos chegar ao final e deliberar. Se na deliberação, novamente, houver o consenso, a maioria, no sentido de que vamos inserir no anteprojeto 100% de capital estrangeiro, será 100% de capital estrangeiro. Pronto!

É aquilo que eu digo: esses debates não visam voltar atrás em uma decisão já tomada, salvo engano e se, de repente, aqui... Talvez a minha expertise não permita ver alguma coisa, a expertise do Dr. Geraldo talvez não permita ver alguma coisa... O Ronei também: talvez a expertise dele não esteja vendo alguma coisa. Se chegar alguém e falar que não pode, porque legalmente é assim, assim e assim, é contra legem etc. e tal, realmente podemos ver. Fora isso, entendo que vamos respeitar a posição que já foi votada aqui dentro.

Dr. Geraldo.

O SR. GERALDO RIBEIRO VIEIRA – Presidente, no caso do capital estrangeiro, estou entendendo que há uma posição majoritária já assumida pela Comissão de 100%. Houve uns votos que não divergiram para ficar nos 49%, mas a posição da Comissão já foi adotada. Penso que é importante o especialista vir aqui porque ele pode mudar a opinião daqueles que ficaram contra e podemos chegar a um consenso de 100%, porque é essa a questão. Tenho certeza de que, depois de o especialista tratar desse assunto, muitos membros ficarão mais à vontade para acompanhar a maioria da Comissão, que já está esboçada nos 100%. Esse contexto a que estou me referindo não é, de maneira nenhuma, para mudar a decisão da Comissão não.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Positivo.

É como se disse: uma vez que debatemos aqui e temos uma posição, não é como falou, com todo respeito... Também na minha universidade federal, em Goiás, é aquela coisa: todo dia está em greve, não está em greve, depois volta à greve, dá aula, não tem aula, greve de novo. É essa a coisa, mas quem está perdendo são os alunos e a sociedade.

Dorieldo? (Pausa.)

Professora? (Pausa.)

Sim, Brigadeiro.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Se o senhor me permite: fui voto vencido, mas não tenho nenhum amor muito grande pelos 49% ou pelos 100%. No caso dos 100%, houve uma votação. Não há dúvida, não tem problema algum que o texto saia com 100% – ou com X%, conforme se quiser colocar. Só acho que, nos pontos, e não é só para este ponto, em que haja uma divergência que seja clara e que não possa ser pacificada, em relação à qual não conseguimos chegar a um consenso no grupo, essa falta de consenso deveria ser colocada para o legislador, porque, sinceramente, é uma decisão política.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, obviamente.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Sou voto vencido e sei perder, não estou questionando aquela votação não. É só questão de se fazer – se há divergência e se o divergente achar que aquele ponto merece uma observação que vá para o legislador – uma observação no relatório para constar que, no art. X, há divergência do especialista fulano, que fez a seguinte consideração. Coloca-se isso e depois segue-se adiante com esse tipo de observação no relatório.

É a minha sugestão.

O SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA – Claro.

Pois não, Doriello.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – É óbvio que, aqui, nessas discussões, a criatividade requer isto: põe um assunto, leva pancada, parte é aprovada e parte é reprovada. Só queria, Presidente, registrar a minha sugestão.

Já há um tempo que eu não leio o Regimento Interno do Senado, mas acredito que existam recursos relativos a recomendações – quando um assunto não é tema de lei, ele poder ser recomendado a um ente administrativo competente.

Imaginemos que, entre as sugestões que colocarmos aqui, haja uma sugestão X que não foi aceita para ser incluída no Código, mas que a Comissão entende que é relevante para a aviação – aí, de repente, não é tema de lei. Então, ao final dessa Comissão, poderíamos juntar uma série de sugestões para regulamentação, por exemplo, e encaminhar para o órgão competente, seja a Anac, seja o Decea, seja outro. Não entrou na lei, mas, pelo menos, podemos recomendar que se torne norma, porque há pontos que estamos discutindo aqui que não são previstos em norma e, provavelmente, podem não ser incluídos em lei. Como isso é tratado no Regimento Interno?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, a situação que o Doriello mencionou aqui... Só repescando, porque recebi uma notícia aqui agora que realmente vai pesar na situação da aviação.

É o seguinte.

Eu já havia dito que a Comissão tem um fim, que é apresentar um anteprojeto, mas também é um meio, porque vários setores da aviação estão se manifestando – temos muitas associações que estão se manifestando. Como foi colocado, nem tudo é matéria de lei, mas é matéria de regulamentação. Se existe a possibilidade de não serem feitas mudanças na letra da lei, mas de serem necessárias algumas mudanças infralegais, não vejo por que motivo não emitir essas recomendações.

Vou estudar o Regimento e os poderes, o que pode ser feito na Comissão, mas acredito que as recomendações desta Comissão, ainda que não saiam desta Comissão, podem ser passadas para o Presidente da Câmara, do Senado, para um Senador, porque é um documento que obviamente vai gerar um material interessante. Obviamente, as associações, os sindicatos e quem está aqui presente acompanhando sabem que podem ser feitas mudanças sem necessariamente se mexer na letra da lei. Sim, isso pode ser encaminhado, pode ser tratado, discutido e, obviamente, submetido ao interesse de quem quer que seja, como a Anac por exemplo.

Quer dizer, este momento de discutir a aviação, acho, também deve ser aproveitado pela comunidade aeronáutica, e não apenas na discussão do CBA em si. Temos aqui membros que trabalham na Anac, como o Doriello, como o Honorato; temos o Ronei, que trabalha na SAC. Obviamente, eles estão sensíveis, escutam, captam esses humores por assim dizer. Então, não vejo nenhum problema em o que for extrapauta CBA ser encaminhado sob forma de recomendação para as próprias Agências.

Outra coisa: é bem provável que, na própria lei da Agência, sejam necessárias algumas revisões que poderão repercutir como recomendações à própria Comissão. Obviamente, já temos Senadores interessados em fazer projetos de lei que possam favorecer isso. Ou seja, trata-se de aperfeiçoar a própria Agência. Ou seja, nós estamos em um momento de trabalhar a aviação e seu marco regulatório. Por que não? Temos Senadores que nos servem para isso – isso já foi deixado bem claro em outras reuniões.

Professora, algo mais?

Professora, algo mais?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Permanece ainda a minha dúvida em relação à questão da consolidação pelo grupo jurídico. Obviamente, nos temas com divergência, não há problema,

aquilo será colocado, aquilo que já foi votado será colocado. No entanto, pequenas sutilizas nas propostas... Eu tenho a preocupação de o grupo, eventualmente, não perceber essa sutiliza técnica – e há o impacto e o desdobramento que ela poderá ter do ponto de vista prático.

Por outro lado, para colocar em votação cada proposta, nós teríamos que ter uma manhã inteira: “Essa fica. É a primeira ou a segunda?”. Temos que optar. A minha preocupação é com a pureza do trabalho a ser feito. Não se trata de achar uma proposta mais simpática do que a outra. Não posso. Entende? De repente dois ou três termos podem ter desdobramentos práticos que eu não vou perceber. Entende o que eu estou dizendo, Geraldo?

Então, eu queria saber o que vocês propõem, porque eu também não posso começar a fazer consolidação, pegar um grupo de sete, oito advogados, trabalhar e, depois, mudam tudo. Não dá! É enlouquecedor, uma caixa de Pandora, uma loucura!

Por outro lado... Eu estava lendo há pouco e percebi que, em alguns casos, são tão sutis as diferenças que o grupo vai ter que ler com lupa.

Vocês sugerem o quê? Que reservemos uma tarde e leiamos artigo por artigo, em sequência? O que vocês acham?

O SR. GERALDO VIEIRA – Eu acho que esse trabalho é exaustivo e complicado, porque estamos apenas começando.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Pois é.

O SR. GERALDO VIEIRA – Dentro de poucos dias, nós vamos ter propostas de mais de 180 artigos. Eu creio que, nessa fase, nós temos só que colocar as sugestões em planilha, fazer o dever de casa e votar por bloco.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Depois, pegamos um mês para fazermos isso tudo.

O SR. GERALDO VIEIRA – É, senão eu tenho receio...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – De depois ter que alterar...

O SR. GERALDO VIEIRA – ...que se avance na consolidação e depois se tenha que buscar memória e voltar atrás. Eu acho que a Comissão terá pelo menos duas etapas mistas pela frente, cumprida essa de colocar todas as propostas: é fazer um primeiro texto e, em cima do primeiro texto, sem questionamento de mérito, produzir a nova minuta do Código.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Mas para se fazer isso vão ter que ser colocadas sugestões. Onde houver duas, três, quatro sugestões, como escolher uma ou outra?

O SR. GERALDO VIEIRA – Claro. Mas é isso que eu digo, depois de tudo pronto...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Faz toda a estrutura...

O SR. GERALDO VIEIRA – Depois de tudo pronto, nós temos que iniciar outra fase, aprovando qual daquelas sugestões vai ser incluída.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Outra fase, que seria sugerindo uma ou outra.

O SR. GERALDO VIEIRA – Depois dessa fase, a fase subsequente seria – acho que você fará com maior eficiência e cuidado – pegar esse material todo e produzir uma boneca, já em cima do que foi decidido aqui, para que, depois dessa primeira minuta, tenhamos uma oferta final para cada dispositivo, até porque está havendo muita divergência de linguagem, de institutos jurídicos utilizados. Temos que levar em consideração que não chegamos à parte complicada do Código, que é a responsabilidade contratual; temos que considerar a parte relativa àquilo que nós temos que trazer para dentro, mais na direção da Convenção de Viena; que a atualização da legislação de determinadas matérias de convenção internacional não está pronta; que a parte de infração não está pronta. Na realidade, nós nos dedicamos até agora à parte mais simples, à mais visível, a que requer menos conhecimento jurídico, digamos assim.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – E a preocupação para o jurídico ter dez dias para fazer isso... Não dá!

O SR. GERALDO VIEIRA – Não, não dá. Não dá para fazer em menos de dois meses.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Daí a minha preocupação. Eu preciso de um prazo viável para fazer uma coisa minimamente lógica, verificar qual a teleologia, se há antinomias nesses artigos todos e refazer...

O SR. GERALDO VIEIRA – Acho que nós vamos acabar na prorrogação. Acho que nós não temos como produzir um texto de qualidade ainda este ano, um texto pronto, em relação ao qual todos se deem por satisfeitos.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Logicamente, é o raciocínio correto.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Talvez nós alcancemos um ponto em que seja necessário um mutirão, ou seja, ficarmos aqui segunda e terça, para exaurirmos uma proposta de redação depois dos filtros e, duas semanas depois, dois dias diretos aqui, sem parar em cima do negócio. Aí exaurimos um tema, exaurimos outro, exaurimos outro... Sem parar, dois dias aqui.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Aí eu fico mais confortável. Se não fizermos assim, não iremos conseguir.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Começa entre as 10h30 e 11h na segunda-feira para terminar às 16h30min... Temos que começar às 9h de segunda-feira e ir direto até as 20h. Recomeçamos na terça novamente às 9h e vamos até as 20h. Essa é a minha visão.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Só uma sugestão de encaminhamento...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Pois não.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Talvez compense usarmos o sistema que é muito usado aqui no meio parlamentar: a relatoria apresenta um texto compilado de tudo o que foi apresentado para a Comissão e, aí, cada interessado coloca o seu destaque em cima do texto original apresentado. Teríamos uma massa de texto trabalhado, chegaríamos a um texto sugestivo e receberíamos os destaques em cima daquele texto. Aí, votaríamos destaque por destaque e iríamos andando. É mais ou menos como a construção legislativa de um texto de lei, algo assim: faríamos a votação em cima de um texto sugerido pela Mesa, para o qual todos contribuam com destaques – não soltos, como estamos fazendo, mas destaques pontuais do tipo: “Eu quero que se delete isso”, “Eu quero que se substitua essa palavra por aquela”. Esses destaques seriam votados um a um. É um trabalho hercúleo, talvez fiquemos aqui dois dias, três se for necessário, para votar destaque por destaque.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Se você dá uma olhada nesse material, você já começa a verificar as várias posições e como estão sendo feitas as alterações – porque já estão sendo feitas em cima dessa planilha. Agora, recomeçar isso, como você fala... Nós vamos ter que ficar até quarta-feira, vamos ter que ficar de segunda a quarta e não de segunda a terça.

O SR. GERALDO VIEIRA – Professora, eu entendi e concordo com o Ronei, porque senão vai ficar inviável. Assim que terminarmos... Em algum momento nós temos que dizer que as sugestões estão prontas.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – E nós mandamos tudo.

O SR. GERALDO VIEIRA – Porque quanto a 70% do Código não vai haver disputa entre nós. Os 30% restantes, nós vamos resolver em um mês, digamos. Feita essa discussão, produz-se um substitutivo que reflita as tais decisões que forem tomadas aqui – eu acho que em um mês dá para tomar essas decisões – e, em cima desse substitutivo, temos que trabalhar como trabalha o Congresso: um substitutivo da relatora e, aí, são feitas emendas ao substitutivo. Arredonda-se um texto aqui, arredonda-se outro ali e vota-se. Acho que assim nós ganhamos muito tempo.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Entendo. E para se chegar a essa última proposta?

O SR. GERALDO VIEIRA – A Professora está angustiada.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – É lógico!

O SR. GERALDO VIEIRA – Tem que terminar de colocar as sugestões em planilhas e passar à votação. Eu acho que, quando forem definidas as formas operacionais, Ronei, da organização do sistema aeroportuário e dos serviços aéreos, a questão da responsabilidade é mais uma conjugação... O que é difícil aqui é decidir até onde vale o CDC, até onde vale o Código Civil e até onde vale o CBA em matéria de responsabilidade e até onde nós vamos aplicar as convenções. No momento em que se decidir isso, Presidente, nós estaremos basicamente com a minuta pronta.

Aí vem esse trabalho de consolidação, pode-se oferecer o primeiro texto, que eu acho que deve ser debatido nas condições que o Ronei está propondo. Até para que nós mesmos possamos trazer os nossos amigos, colegas, enfim, para, no âmbito do nosso trabalho, termos o cuidado... Sem mexer com os prazos da Constituição, tendo esse substitutivo, vou me sentar com o meu setor e vou ter que dar satisfações a ele, explicar e canalizar alguma eventual mudança. Talvez, dessa forma, tenhamos condições de, até o final do ano, estar com isso pronto – dessa forma que o Ronei propôs.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – A gente fica mais confortável.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eu moro em Goiânia. Então, é aquilo que eu disse: Brasília é um bairro muito agradável de Goiânia e, felizmente, eu tenho uma estrutura que me permite estar aqui. Eu não estou longe de casa. Quanto aos demais, realmente o sacrifício é um pouco maior.

O senhor tem a sorte de morar em Brasília, somos bons vizinhos. Agora, realmente, se for necessário e se todos estiverem dispostos a partir para esse tipo de trabalho, desde que seja um trabalho coordenado, estruturado, eu acho que vale a pena. Eu penso que vale a pena, mas com pauta firme, com os assuntos já totalmente definidos e com todos compromissados.

Realmente temos que conversar. Como eu disse, me reuni com alguns Senadores semana passada e ainda vou ter que fazer um relatório a respeito da participação de membros, participação principalmente física, e, se for para a Comissão ter uma estrutura mais enxuta, para que realmente ela possa desenvolver melhor os trabalhos, eu acho que é muito melhor e mais saudável. Certo?

Então, da minha parte, eu estou totalmente empenhado. Concordo com o senhor e concordo com o Respício.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Também concordo. Se bem que, em setembro, haverá um período em que eu não poderei ficar e, no ano que vem, vou ficar três meses fora do Brasil. Então, enquanto eu estiver por aqui, aproveitem.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Aproveitaremos. Estamos aproveitando. Tenha a certeza disso, Professora.

Senhores, algo mais? (Pausa.)

Reiterando: além da pauta que foi colocada para o dia 14, do Ricardo Bernadi e do Cysneiros, vamos também trabalhar para que venha a Anac para tratar da questão da desburocratização da autorização de aeroportos e também vamos trabalhar para que a Comissão de Valores Mobiliários possa estar presente para nos dar alguma luz a respeito da questão do capital externo nas empresas aéreas.

Dessa forma, nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos e declaro encerrada a reunião, convidando-os para a próxima reunião, que será realizada no dia 14, a partir das 10 horas.

Obrigado.

(Iniciada às 14 horas e 30 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 53 minutos.)

Georges de Moura Ferreira
Presidente

Comissão de Especialistas com a finalidade de apresentar anteprojeto de reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.**ATA DA 11ª REUNIÃO**

Ata Circunstanciada da 11ª Reunião, realizada em 21 de setembro de 2015, às 10 horas e 42 minutos, no Plenário nº 19 da Ala Senador Alexandre Costa do Senado Federal, sob a presidência do **Sr. Georges de Moura Ferreira** e com a presença dos membros: **Donizeti de Andrade, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Doriêdo Luiz dos Prazeres, Celso Faria de Souza, Tércio Ivan de Barros, Ronei Saggiaro Glanzmann, Ricardo Bisinotto Catanant, Thiago Pereira Pedroso, Roberto José Silveira Honorato, Cláudio Jorge Pinto Alves, Geraldo Ribeiro Vieira, Enio Paes de Oliveira, Ricardo Nogueira da Silva, José Adriano Castanho Ferreira e Marcus Vinícius Ramalho de Oliveira.** Deixaram de comparecer os membros: **Antônio Ivaldo Machado de Andrade, Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Kerlington Pimentel de Freitas, Ricardo Bernardi, Fernando Silva Alves de Camargo e Carlos Ebner.** Na oportunidade, foi realizada audiência com o Sr. Luiz Alberto Esteves, representante do Conselho Administrativo de Defesa Econômica, e foram realizadas apresentações e debates sobre classificação de aeródromos e Vant's. A reunião foi suspensa às 12h35 e retomada às 14h04. Após aprovação, a presente Ata será publicada juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, bom dia!

Por favor, vamos tomando assentos. Hoje nós teremos um dia muito profícuo pela frente. Aqueles que eu não cumprimentei, que estão lá nas galerias, bom dia, senhores! À imprensa aqui presente, aos demais...

Antes aqui da abertura, nós tínhamos uma expectativa de oitiva do pessoal da Comissão de Valores Mobiliários. Parece que tivemos um atravancamentozinho na comunicação e parece que tinha havido uma confirmação de que a CVM viria...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Obrigado. Cade.

Parece que tinha havido uma confirmação de que o Cade viria, mas parece que não estaria disponível para a data. Mas, hoje, nós temos a felicidade de o Cade estar aqui.

Então, se os senhores concordam, para que o Cade já possa falar a respeito da abertura de capital, acho que nós podemos convidar o representante do Cade para compor a Mesa. O.k.? *(Pausa.)*

Dessa forma, senhores, havendo número regimental, declaro aberta a 11ª Reunião da Comissão de Especialistas, destinada a apresentar anteprojeto de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Informo que esta reunião será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. Por isso, as pessoas que tenham interesse em participar com comentários ou perguntas podem fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania – tudo minúsculo e emendado –, e do Alô Senado, através do número 0800-612211.

Conforme a convocação para esta reunião, nós teremos a apresentação dos grupos: a questão de aeronavegabilidade, VANTs e aviação experimental. Nós teremos a apresentação do engenheiro Celso e do engenheiro Marcos.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Só do Celso hoje? O.k., Marcos.

Aliás, pessoal, Marcos, novamente bem-vindo! É oficialmente um membro. Batalhou bastante para estar aqui merecidamente!

Depois, teremos a atualização da tabela de contribuições e consideração da relatoria.

Nós temos aqui presente o Esteves, do Cade. Nós estamos aqui tendo um grande debate, inclusive não apenas na nossa Comissão, mas também em várias outras, na própria Comissão de Infraestrutura do Senado também há outros projetos de lei que estão prevendo a abertura de capital já na integralidade de 100%. Dessa forma, eu gostaria, então, de passar a palavra ao Luiz Alberto Esteves, para que ele faça, por 20 minutos, as considerações do Cade a respeito da abertura de capital estrangeiro.

O SR. LUIZ ALBERTO ESTEVES – Bom dia a todos!

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer o convite de participar aqui da Comissão. E a ideia é fazer uma breve apresentação de quais são os prováveis, pelo menos teoricamente, impactos da abertura de capital estrangeiro. E acho que o primeiro ponto a ser esclarecido, que a gente vai tratar essa questão sob a ótica con-

correncial, a ótica antitruste, e, de partida, eu acho que já é bom esclarecer que, na questão antitruste, dado um conjunto de parâmetros, qualquer possibilidade de ingresso de novos *players* é satisfatória e é bem-vinda – o ponto é esse conjunto de parâmetros.

Então, o Cade, ele respeita e trabalha com total cooperação com agentes reguladores. Nós sabemos que cada setor, cada mercado tem as suas especificidades, as suas idiossincrasias. Alguns setores apresentam falhas de mercado que demandam regulação, têm agente regulador específico.

É questão de segurança, é questão de assimetria de informação, de externalidades. Por conta disso, você tem um conjunto de agências reguladoras. E cabe a essas agências reguladoras dar os parâmetros de quais *players* estão habilitados a trabalhar.

Dado esse conjunto de parâmetros, a análise de antitruste é que, dentro desse conjunto de parâmetros, quanto maior o número de *players* disponíveis, melhor. Então, é claro que, atendendo aos critérios de segurança, de regulação daquele específico setor, um número maior de *players*, ele é sempre bem-vindo. E por vários motivos – e aqui vou falar um pouco deles, eu vou falar o objetivo, a motivação da apresentação aqui, quais são os efeitos que geralmente a gente tem verificado em caso de abertura para fusões e aquisições, para casos de conduta, que é conduta em lateral, ou cartéis, o que é que ocorre na prática, atualmente, nas fusões e aquisições do setor no Cade e também o que tem sido observado de conduta, e aí a gente passa para as conclusões.

Bom, o objetivo aqui, como mencionei, é fazer um pouco dessa discussão, verificar possíveis implicações tanto em termos teóricos quanto empíricos de uma eventual abertura de capital, de possibilidade de capital internacional no setor, e como o Cade, pelo menos o Departamento de Estudos Econômicos, que é um setor técnico do Cade, que dá suporte tanto para a superintendência como o tribunal, ele tem avaliado essa questão.

Pode passar para o próximo.

Bom, o primeiro passo diz respeito a quais são as possibilidades que são aventadas na eventual abertura em caso de fusão e aquisição. Não é? É uma das tarefas do Cade a análise das fusões e aquisições.

Então, é claro que você criar uma barreira, uma restrição acerca de nacionalidade, ela gera barreiras à entrada. Isso daí é claro. E, às vezes, é deliberadamente feito por conta disso. Do mesmo modo que uma abertura para capital estrangeiro, ele é a maior queda das barreiras e potencial competitividade, claro, porque os consumidores esperam que haja redução de preço, potencialidade de aumento do número de oferta de voos, e por aí vai.

Agora, o ponto central é que, geralmente, no antitruste, o foco tem sido muito: abre-se o mercado, e você tem aquela análise clássica de que o preço cai, a quantidade aumenta, num maior número de *players*, a concorrência aumenta. Isso, em geral, o.k., é esperado, mas, no nosso caso, e para operacionalidade do dia a dia de uma autoridade antitruste, ela é um pouco mais do que isso. Isso, porque, na realidade, uma eventual barreira de entrada, ela não só limita a concorrência, mas ela acaba, de alguma maneira, trazendo algumas implicações para os próprios *players* que já estão disponíveis no mercado, aqueles que a gente chama incumbência, aquelas que já estão no mercado e que já operam.

Pode passar para o próximo eslaide, por favor.

O que acontece? Gera barreira de saída, porque muitas vezes a empresa que está no mercado, por algum motivo, ou estratégico ou por algum problema financeiro, decide sair do mercado e fazer a venda dos ativos de que dispõe. Se você tem uma limitação muito grande de entrada, poucas empresas ou um número menor de empresas estará disponível para fazer a aquisição daqueles ativos.

Para quem está vendendo o ativo, isso é muito ruim, porque o número de *players* dispostos a comprar, seja o que atende os critérios regulatórios ou que atende o critério antitruste, fica muito limitado. A barganha fica reduzida. E provavelmente ele vai ter como implicação vender o ativo a um preço menor do que eventualmente poderia ser vendido, no caso de um número maior de *players* com disponibilidade de compra.

Então, isso não gera só um custo de entrada, gera um custo de saída. O problema é que esse custo de saída de alguma maneira, na medida do possível, acaba sendo precificado, ele vai para o preço. De alguma maneira com esse risco maior, ele vai para o preço, aumentando uma coisa que a gente chama ...

É interessante, porque é um setor que, comparado a outros, não deveria ter um custo que a gente chama de custo afundado. Custo afundado é um custo que você desembolsa, faz um investimento grande e depois você não consegue recuperar. Por exemplo, um grande investimento em marcas: se você sair do mercado, e não vender a marca, você perde dinheiro, porque aquele investimento, enquanto a empresa operou, você conseguiu, mas, quando ela deixou de operar, você já não tem nenhum retorno com aquele ativo.

Então, isso acaba gerando um custo afundado ou um custo não recuperável, quando o custo poderia ser recuperável. Essa é um implicação clara de que uma eventual redução de *players* não afeta só a entrada, afeta a saída, podendo haver implicações também para aqueles que são os incumbentes.

Pode passar.

O que acontece é que, por conta disso, e ainda focando nos incumbentes, você acaba tendo uma dificuldade adicional, porque aquelas empresas que já estão operando no mercado, e não estou nem falando naquelas que eventualmente possam entrar, podem operar num determinado conjunto de mercados, porque uma crise econômica, por exemplo, acaba tendo um impacto bastante complicado. Isso, porque uma empresa que opera em determinado país, e esse país esteja passando por dificuldades econômicas, diferentemente de outros países que não estejam passando pela mesma dificuldade, se você concentra o espaço de manobra no âmbito doméstico, não aceitando a possibilidade de empresas de outras regiões que não estão passando a mesma dificuldade ingressarem, o espaço de manobra para lidar com esse choque macroeconômico é muito menor.

A possibilidade da abertura de mercado faz com que empresas que estejam bem de caixa, operando em lugares que não estejam com crise possam aproveitar a oportunidade e ingressar no mercado, inclusive cooperando com a empresa que eventualmente está passando por uma situação às vezes momentânea de caixa. O que acontece é que você pode de tal maneira se engessar que uma situação momentânea de caixa pode virar uma dor de cabeça, porque o grau de liberdade para você manusear o fluxo de caixa, com essa restrição de obtenção de capital externo, fica bastante... É uma situação bastante complicada, ou seja, ela gera um risco maior do que o necessário. E todo risco é precificado de alguma maneira ou não.

Então, esse risco macroeconômico ou esse risco de especificidade acaba de alguma maneira ou sendo repassado para o preço ou gerando um risco maior para as empresas que já estão disponíveis e que poderiam gerenciar melhor o seu caixa, com a possibilidade de conseguir um parceiro, um sócio. E por aí vai.

Em tese, essa livre mobilidade de capitais pode mitigar esse risco e reduzir custos operacionais nas companhias, bem como, as tarifas cobradas dos consumidores finais e por aí vai.

Próximo, por favor.

Uma problemática operacional é que essa restrição acaba gerando um nível muito elevado de concentração de mercado que para a autoridade antitruste acaba tendo uma implicação séria, principalmente, quanto a como você vai efetuar o que a gente chama de remédios estruturais, ou seja, imagina que haja uma concentração muito elevada já no mercado, e os *players* que estão no mercado, por algum motivo, estão sofrendo alguma crise ou alguma eficiência que faça com que elas tendam a se concentrar. Quando uma concentração é muito elevada, a autoridade antitruste faz um escrutínio maior e muitas vezes sugere remédio antitruste, ou seja, parte do ativo seja vendido para compensar uma concentração muito elevada. Quando há esse grau de concentração e essa barreira à entrada, esse remédio estrutural fica muito limitado, e a gente acaba tendo que partir para remédios comportamentais.

Na prática, remédios comportamentais são muito ruins. Em geral, porque é muito difícil o monitoramento, é muito caro e tem o que a gente chama de *third-party enforcement* muito complicado, ou seja, você pode chegar e, por meio de um acompanhamento comportamental, querer rever uma operação, só que é muito difícil provar isso. E nenhum juiz do mundo vai autorizar uma revisão de uma operação com base em questões comportamentais, que é difícil, inclusive, de olhar, difícil ver isso. Ele contrata um bom advogado, ele consegue fazer com que a operação, mesmo sendo danosa, tenha seus efeitos, e a gente não consegue sequer levar essa informação para uma terceira parte que seria judicial.

Então, isso obriga o quê? Quando você não tem um escopo muito grande de desinvestimento de ativos físicos, geralmente, os remédios comportamentais são muito ruins e cabe à autoridade antitruste recorrer a um recurso que a gente chama *failing firm*, ou seja, você aceita uma concentração enorme, porque a outra opção disponível é a de uma das empresas quebrar, que foi muito o que aconteceu no Canadá.

No Canadá, aconteceu isso. Autorizaram a fusão, porque não havia comprador, havia uma restrição. Foi uma concentração altíssima, mas, para você conseguir fazer com que uma empresa não desaparecesse por conta de quebra, você autorizou uma concentração desproporcional.

É muito ruim para a autoridade antitruste recorrer a isso, porque esse é um argumento muito utilizado. Sadia/Perdigão, por exemplo, foi um caso em que se utilizou esse argumento, e é um argumento que não é muito desejável por vários motivos. Talvez em casos extremos se aceite isso, mas, uma vez que você aceita, há um problema reputacional, porque todo mundo começa a colocar aquilo como um ponto central, sendo que você tem outros compradores que não aquele que geram uma concentração tão elevada.

Próximo, por gentileza.

E aí o caso de conduta. Um problema claro da restrição à entrada, que gera grande concentração... E a grande concentração, muitas vezes, acaba gerando paralelismo de preço e alguma colusão que nem são cartéis, mas, na realidade, são tão poucos *players*, estão diariamente por conta de vários outros fatores se interagindo. E o sistema de preços na Aeronáutica é muito claro, não é uma coisa tão escondida, de modo que esse paralelismo fica muito tranquilo.

E gera-se um problema adicional que você acaba reduzindo a probabilidade de ingresso de um *maverick*. E *maverick*, na literatura, são firmas conhecidas por perseguirem estratégias bastante agressivas e não alinhadas a acordos colusivos.

Então, o que acontece? Mesmo que essas empresas não estejam em um cartel, mas, por conta de paralelismo, um *maverick* entra no mercado e ele acaba rompendo essa lógica de precificação, que, de alguma maneira, pode ficar acomodada. Então, esse é um ponto.

E o que é mais importante, porque o *maverick* não precisa entrar, ele só precisa ser uma ameaça crível. Ele não precisa entrar de fato, basta a possibilidade de ele estar, você aumentar o preço e isso viabilizar a entrada dele com uma taxa de lucro razoável, isso já é uma ameaça. Então, ela não precisa de fato ocorrer; é uma questão mais reputacional do que de fato uma entrada.

Pode passar.

O que a gente tem verificado, por exemplo, na literatura, a respeito de caso de conduta, quando da abertura de capitais? É claro que essa abertura também pode ocorrer e ela pode trazer, inclusive, do mesmo jeito que pode trazer benefícios, pode trazer efeitos colaterais, eventualmente, colaterais na teoria, que, por exemplo, é haver disputa de preços predatórios e coisas dessa natureza. Embora, na prática, isso não necessariamente ocorra.

O que a literatura, acerca da abertura de entrada tem mostrado, é que as tarifas não tendem a reduzir significativamente. Aliás, na grande maioria dos mercados, o que ocorre é que as tarifas não tendem a aumentar muito, mas aumenta muito a dispersão, ou seja, as empresas, após regulamentação, buscam mais trabalhar com a discriminação de preços ou diferenciação de produtos do que uma queda dos preços. No caso da Aero-náutica, aconteceu isso, Estados Unidos, Canadá.

No caso dos táxis, acabei de fazer um trabalho analisando, e em alguns lugares aumenta, ao invés de reduzir; aumenta a dispersão. O que não significa uma perda de bem-estar para a sociedade, mas, na realidade há uma maior diversificação de produto.

As médias tarifárias, no caso do setor aeronáutico, reduziram, mas o que aconteceu de maior impacto realmente foi a dispersão das tarifas. Isso não quer dizer que todo mundo se deu bem. Algumas tarifas aumentaram em detrimento de várias outras que caíram. Nos Estados Unidos, 80% dos consumidores tiveram queda e 20%, que eram as corporativas, aumentaram. Então, houve uma dispersão.

Há um fato interessante, e é claro que isso depende da estrutura regulatória, mas, o que se observou foi uma desconcentração e depois uma volta para o mesmo nível de concentração. Só que voltou em parâmetros melhores, porque uma coisa é a concentração num determinado aeroporto, a empresa A e B, as quatro empresas tinham 80%, depois isso desconcentrou; voltou a 80%, mas com uma capilaridade muito maior e uma diversificação maior de produtos. Então, de alguma maneira, não quer dizer que voltou para a estaca zero; voltou em termos de concentração, mas os produtos e as tarifas disponíveis tiveram uma maior capilaridade.

E os níveis de qualidade e segurança, que são fatores primordiais, quando você realmente está olhando para a entrada – em qualquer setor, você vai ter uma preocupação da capacidade dos entrantes conseguirem ter um compromisso crível com a qualidade, com a segurança do serviço –, elas acabaram não sendo comprometidas. Existiu até algum grau de avanço tecnológico que propiciou isso.

Agora, na prática, o que está acontecendo com as fusões e aquisições de setor no Cade? Tem havido uma tendência de aumento de casos complexos envolvendo acordo de compartilhamento de voo, principalmente o que a gente chama *codeshare*. Na realidade o que acontece é o seguinte: o Cade, no final do ano passado, soltou uma resolução informando que, quando há acordos dessa natureza, que são inferiores a dois anos ou que geram menos de 20% de concentração, eles sequer precisam ser submetidos ao Cade. O problema é que quase todos os *codeshares* estão sendo submetidos ao Cade pelo grau de concentração que já alcançaram. A maioria dos acordos vai envolver algum mercado que já passa de 20%.

Agora, mesmo quando é submetido, o Cade tem um protocolo, ele recebe o ato no que a gente chama de triagem, em que muitas vezes o caso é sumariamente aprovado sem grandes complexidades. Mas, mesmo assim, há casos que estão sendo submetidos, há uma tendência crescente de submissão e há uma tendência crescente de complexidade do caso, ou seja, ele passa pela triagem, a triagem não se sente tranquila para fazer a operação sumária e tem ido para um escrutínio maior ainda, ou seja, tem havido uma tendência de concentração cada vez maior mesmo.

Pode passar para o outro caso.

E, nos casos de conduta, desde 2013, tem crescido o número de reclamações acerca de majoração de preço e paralelismo das companhias aéreas. Os casos têm sido arquivados por insuficiência de provas, porque é muito difícil também você saber o que é paralelismo, onde é cartel. Para isso basicamente é necessário prova direta.

Os indícios que foram disponíveis, ou que se conseguiram avançar até o momento, não caracterizam cartel. Então, tem sido arquivado, mas tem sido uma preocupação do Cade, porque, de 2013 para cá, o número de reclamações tem aumentado. E a gente tem feito um esforço junto com a Anac, para olhar cada vez com mais calma para esse tipo de setor.

Pode concluir.

Acho que basicamente as conclusões são essas. A expectativa de abertura em geral é positiva, não só pela entrada propriamente dita, não do que vai necessariamente desconcentrar o mercado, mas a tendência é que a própria possibilidade de entrada já consiga disciplinar preço, gerar uma concorrência mais sadia. O que a gente tem verificado na prática é realmente aquilo que já foi mencionado, que é um aumento da concentração. E tem havido um aumento significativo de reclamações acerca de paralelismo de preço e aumento de tarifas nesse setor.

Então é basicamente isso.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bom, já temos até inscritos.

Agradeço as considerações. Espero que isso, inclusive, sirva para vários outros... Aqui hoje, no Senado, estamos tendo vários debates a respeito da questão da abertura de capital.

Há vários outros projetos de lei, inclusive do Senado. A Comissão se adiantou, já ouviu a Comissão de Valores Mobiliários, já ouvimos agora o Cade. E espero que este trabalho aqui também sirva até mesmo para que os Senadores possam apressar suas conclusões, porque realmente estou sentindo que o Brasil precisa de novas oportunidades.

Dessa forma, já temos um inscrito. Vamos abrir os debates por vinte minutos.

Dorieldo.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Dorieldo, Vice-Presidente.

Dr. Luiz Alberto, parabéns! A explanação foi muito a contento.

Eu tenho duas perguntas e vou ser rápido. A primeira, sobre a livre mobilidade de capitais e a mitigação de riscos. Num dos eslaides eu li que o risco é precificado e é transferido ao passageiro, porque, uma vez que ele é precificado, ele é transferido no preço.

A pergunta que vem daí é que a abertura plena de capital, em hipótese, tende a reduzir o custo das passagens aéreas? Detalhe, preste bem atenção à pergunta: eu não falei reduzir o preço, porque o preço é aquilo que vai para o consumidor final. A minha pergunta é se tende a reduzir o custo, que é lá na estrutura contábil da empresa aérea, porque a empresa aérea pode estar precisando de caixa, precisando de lucros, e nesse caso ela não reduz o preço, mas reduz o custo, e isso é saudável, porque facilita a sobrevivência dela. Essa é a primeira pergunta.

Segunda pergunta: sobre o conceito de *failing firm*. No caso do Brasil, da compra que a GOL fez da Varig e da Webjet, pode-se considerar esse fato uma hipótese de *failing firm*?

São essas duas perguntas. Obrigado, Presidente.

O SR. LUIZ ALBERTO ESTEVES – Em relação à primeira pergunta, não, eu não tenho dúvida de que os custos serão reduzidos. Eu acho que por vários motivos, mas o primeiro é o seguinte, principalmente associado com o risco. Acho que o primeiro fato é você possibilitar, em choques macroeconômicos, na possibilidade de eventuais crises, você ter maior oportunidade de obtenção de sócios, de capital de várias naturezas, você ter um portfólio de produtos disponíveis para lidar com eventuais crises de caixa.

Isso automaticamente traz, pelo menos teoricamente, uma redução de riscos. E essa redução de riscos possibilita você ter uma redução de custos. Esse é o primeiro passo.

O segundo passo, retornando um pouco àqueles primeiros eslaides: essa mobilidade, se por um lado coloca um problema, o de ter a eventualidade de mais concorrentes, e isso é ruim, é claro, para a empresa, para a sua margem, que tende a ser diminuída, mas, para a estrutura de custo, isso é razoável, pois ela reduz a estrutura de custos, porque você sabe que parte daqueles investimentos que foram feitos você consegue recuperar a preços mais competitivos, podendo, inclusive, fazer um certame na hora da venda dos seus ativos, quando você quiser eventualmente fazer uma saída.

É muito mais fácil do que você, na saída, basicamente, chegar e falar: “Olha, você só tem uma pessoa capaz de te comprar, pelas normas regulatórias e pela autoridade antitruste. Somente uma pode te comprar.” Se só uma pessoa pode te comprar, imagine o preço que ela está disposta a te fornecer.

É um problema que a gente chama de *hold up*. A sua barganha virou pó, ou seja, basicamente, você vai entregar de graça. Diferentemente, se você abre um certame. De novo, não é só alguém estar interessado, mas a possibilidade, a ameaça de algum outro segundo, terceiro, bidarem nesse certame.

Então, é claro que você, estando numa disputa, se você tem interesse pelo ativo, você vai fazer uma oferta maior. Se você fizer uma oferta muito baixa, com a possibilidade de outros participarem, inclusive estrangeiros, o seu risco de perder o certame é muito elevado. Então, esses dois fatores são riscos, eles entram na estrutura de custos e de alguma maneira são precificados. É verdade que nem sempre como preço de tarifa, porque o preço de tarifa depende da concorrência, mas a estrutura de custos, com certeza, é afetada.

Não sei se consegui responder a contento, mas, com certeza, o custo da firma é reduzido por causa do risco diminuído.

Agora, nesses atos de concentração, o que posso assegurar é que não foram fatores condicionantes para o Cade, eventualmente, aprovar qualquer restrição. Pode ter havido uma situação de crise financeira das companhias, mas é um fator que o Cade, realmente, não leva em conta. Percebam, vou relativizar isso: às vezes, ele não leva em conta o fato de a firma a ser vendida estar numa situação muito complicada.

Mas, qual é o problema? Se você não tem um contador que não seja aquele que fez a compra, é necessário às vezes colocar um remédio mais amargo do que seria outra empresa nova. Então, muitas vezes isso acaba gerando uma complicação, porque você está colocando um remédio que você não sabe até que ponto ele também está corroendo as eficiências que aquilo poderia gerar. A gente toma muito cuidado com esses recursos do *failing firm*, porque é um pouco a discussão que, inclusive, o Cade tem com o Banco Central.

O Banco Central diz que a dificuldade do Cade em avaliar isso, é porque pode aparecer a discussão de que o banco que está sendo vendido não está em boa situação, é um problema de risco sistêmico. A gente entende o Bacen, é completamente plausível o argumento. Esse é, inclusive, um dos argumentos que a gente evita colocar, a discussão do *failing firm*, mas isso, no limite, acaba batendo lá, na hora da discussão de remédios. Então, de alguma maneira, pode gerar uma situação subótima, porque poderia haver situações melhores.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, alguma inscrição? Alguma pergunta?

Sim, Dr. Geraldo. Depois o Dr. Nogueira e o Castanho.

O SR. GERALDO VIEIRA – Bom dia!

Presidente, eu dou preferência ao Dr. Nogueira. Depois que todos perguntarem, eu gostaria de fazer minha última pergunta, que não é diretamente ligada a esse tema, mas é ligada a aeroportos. Então, vamos deixar para o final, aproveitando a presença do Dr. Luiz.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Então, Nogueira, por favor.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Bom dia!

Um pouco de curiosidade da minha parte, mas, nas avaliações que o Cade faz, conceitos que podem ser considerados jurássicos, esses permanecem nas considerações do todo com respeito à reserva de mercado ou desnacionalização de uma determinada atividade?

Essa é a minha pergunta de agora.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Por favor.

O SR. LUIZ ALBERTO ESTEVES – Na realidade, o Cade não tem uma preocupação muito grande acerca da nacionalidade das empresas que estão sendo adquiridas. Isso não é um foco do Cade. A gente não interpreta que os incentivos que levam uma empresa de capital doméstico sejam muito diferentes dos incentivos que levam uma empresa de capital estrangeiro.

É claro que isso pode ser, em algum momento, um fator determinante, mas não é muito objeto de análise do Cade. Esse tipo de análise acaba sendo muito mais uma prerrogativa do agente regulador, porque aí a questão de nacionalidade às vezes pode estar relacionada com fatores de segurança, inclusive de segurança nacional. Então, isso acaba indo, de alguma maneira, para o agente regulador, que talvez esteja mais propício a fazer esse tipo de análise e muitas vezes para o órgão que é responsável pelo que a gente chama de advocacia da concorrência, que é a Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda.

Então, essa questão da nacionalidade acaba sendo muito pouco... Não que ela não seja relevante, mas, ao olhar do Cade, ela é endereçada pelas agências reguladoras, em que nós temos bom relacionamento. Não há um ato de concentração ou conduta que tenha algum setor regulado em que a agência reguladora não seja oficiada no processo.

Ela é sempre consultada. E lá ela coloca os termos que ela considera relevantes, muitas vezes até um parecer já submetido. Então, isso não acaba sendo um ponto central na análise do Cade, mas acaba sendo um ponto relevante para a Seae, que cuida da questão de advocacia da concorrência, que, no Brasil, não é o Cade que faz, outras autoridades do mundo fazem antitruste, advocacia da concorrência. Não, o Cade, não. Só faz antitruste.

Então, é um caso da Seae e das agências reguladoras. Então, isso acaba não sendo um ponto tão fundamental para o Cade, não. Pelo menos na análise.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Castanho.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Há mais alguém inscrito? (*Pausa.*)

Pode passar adiante. Depois eu volto. Pode ser?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Há mais alguém que queira fazer alguma pergunta, alguma colocação?

O SR. GERALDO VIEIRA – Eu.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O senhor quer fazer, até para o Castanho se ambientar um pouco?

O SR. GERALDO VIEIRA – Perdoe-me pelo atraso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Isso. O senhor pode fazer pergunta. Depois, o Castanho arredonda.

Dr. Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA – Dr. Luiz, como o senhor sabe, esta Comissão tem o dever de apresentar uma proposta de modernização, de atualização e revisão integral do Código Brasileiro de Aeronáutica. É importante esclarecer que o Código tem quase 30 anos de idade. Quando ele foi pensado, elaborado e discutido no Parlamento à época, foi discutido sob a ideia geral de que o sistema aeroportuário era estatal.

E há uma declaração no Código, inclusive, num dispositivo do Código que nós estamos tratando de rever, que imputa à exploração do setor a monopólio estatal. E essa situação perdura até hoje. Nós temos um agente estatal, que até bem pouco atrás, monopolizava a exploração nos aeródromos, do que resultou, digamos assim, falando em atalhos, um sucateamento do setor e na indisponibilidade de infraestruturas em quantidade e qualidade necessárias para o desenvolvimento do País e que, ao longo desse percurso, no plano de uma economia de mercado, de uma economia liberal mais aberta, acabou travando – e trava ainda – investimentos privados no setor.

Isso resultou em cristalizar o modelo, mesmo com a criação da agência reguladora, em que nitidamente a agência reguladora tem o papel ambíguo no tratamento dessa questão no que se refere à participação do ente estatal sob o controle da União para explorar esses aeroportos. O que ocorre com a agência reguladora, por maior grau de independência que foi assegurado a ela em lei, as interferências de natureza política e o fato de responder a agência a uma política nacional de aviação civil formulada ainda pelo Estado, tendo presente os mecanismos de estatização internalizados dentro do código atual, levou-a a uma ambiguidade de papéis, em que a empresa estatal regulada é controlada pelo acionista que controla a agência reguladora.

Mesmo após as concessões que foram feitas para a exploração dos aeroportos hoje concedidos, ainda assim a política do Governo, talvez com viés ideológico, acabou por determinar que a empresa estatal tenha 49% da participação das empresas, dos consórcios e das SPs, que depois se apresentaram nas licitações. A maneira como isso foi feito, em que o critério básico foi o leilão, maior oferta por uma instalação pública já disponível e construída pela população com recursos advindos da população ou do pagamento de tarifas, não foi suficiente, ainda com a regulação nova, para estabelecer um mecanismo que, primeiro, retire a ambiguidade de papéis da agência reguladora em relação ao agente estatal e também para trazer para o setor um grau de concorrência maior.

Esta Comissão hoje, na parte da tarde, vai examinar uma nova formatação para a exploração dos aeroportos, admitindo que aeroportos, ainda que abertos ao público, aeroportos públicos, possam ser explorados em regime privado, sem restrição de entrada no que se refere, inclusive, ao plano regional. A postura do Governo para manter esse modelo atípico, que foi desenvolvido e implementado, ressalva que esses aeroportos construídos não serão submetidos à concorrência. Portanto, cria um obstáculo de entrada com relação à possibilidade do capital privado, sem nenhuma necessidade de buscar recursos públicos do BNDES ou de outras agências governamentais, possa fazer, realizar ou empreender um aeroporto a ser explorado em regime privado a concorrer com aeroporto, típico esse, que parte dele já é estatal ainda e parte dele, concessionado.

Mas há uma questão, dentro dessa apresentação, a nós todos, usuários dos aeroportos, e aí tanto às companhias e aos demais operadores aeroportuários, que diz respeito ao monitoramento de preços de tarifas e preços específicos cobrados pela utilização do aeroporto. Como nós estamos em ambiente de monopólio natural, significa dizer que o concessionário, no que se refere não às tarifas, porque elas são previamente fixadas e são licitadas em valores fixados, está livre para, em regime de monopólio natural, praticar o preço que venha entender. E a regulação econômica expedida pela Anac – não sei se previamente debatida com o Cade, como deveria ser – diz que o operador do aeroporto, hoje, nesses concessionários e nos demais, livremente negocia os preços dos serviços infraestruturais que ele presta com o interessado, mas, como existe uma situação de monopólio natural, é claro, ele é o único vendedor e, portanto, fixa o preço que bem entender, porque, se o comprador do serviço recusar o preço oferecido, ele fica sem a possibilidade de contratar o serviço.

Portanto, o que esta Comissão vai debater é a possibilidade de estabelecer em algum grau concorrência com esses aeroportos já configurados e, ao mesmo tempo, tratar de estabelecer princípios para que, na regulação, possa-se monitorar os preços praticados, porque são praticados em regime de monopólio natural, com todas as deformações daí decorrentes e, ao mesmo tempo...

(*Soa a campanha.*)

O SR. GERALDO VIEIRA – Estou concluindo.

E, ao mesmo tempo, eliminar obstáculos de acesso, para que empreendedores privados possam realizar os investimentos.

Eu sei que acabei me alongando aqui na exposição, mas, se fosse possível o senhor fazer algumas considerações sobre esse tema também, que extrapola um pouco a questão do capital estrangeiro, a participação do capital estrangeiro nas empresas brasileiras, seria muito oportuno à Comissão.

Muito obrigado.

O SR. LUIZ ALBERTO ESTEVES – Bom, são vários pontos a serem considerados. Acho que um primeiro passo é a própria discussão que está sendo posta aqui: a gente tentar entender que esse tipo de análise, esse tipo de reforma deve ser um pouco constante. Talvez isso até tenha que aumentar a velocidade ao longo do tempo.

Aonde eu quero chegar? No passado, você tinha algumas regulações que, para aquela ocasião, naquele contexto, eram completamente razoáveis. Por exemplo, regulação de táxi, que é uma coisa que está na moda, que se discute muito.

As condições de pegar um táxi, 50 anos atrás, eram completamente diferentes das de pegar um táxi hoje, por exemplo. No passado, você tinha toda a justificativa do mundo para ter um conjunto de regramentos para lidar com aquilo. Informação assimétrica.

Imagina você, de noite, chovendo, tendo que levar uma criança para o hospital e não sabe se tem táxi, não sabe onde está, não sabe quanto vai pagar, não sabe quem vai pegar, não sabe se vai voltar de lá com o táxi. Hoje, você consegue acessar um *smartphone* e chamar um táxi, saber quando ele está vindo, quem é o motorista, esse tipo de coisa. Ou seja, as inovações tecnológicas fazem com que aquilo que, no passado, deveria ser uma regra já não seja um problema tão sério hoje. Então, essa discussão reformatória faz todo sentido.

A própria questão de cidade. Brasília é uma cidade completamente espalhada, mas a discussão que há hoje é: não fazem o menor sentido cidades com *sprawl* urbano, o melhor seriam cidades compactas. Mas você olha, no passado, os Estados Unidos, com problema de segurança nuclear, fazerem cidade espalhada para uma bomba não matar todo mundo. Isso acabou entrando nos manuais de arquitetura e virou um *benchmarking* você fazer cidade espalhada.

Então, você tem fatores históricos de segurança que, ao longo do tempo, vão mudando. Isso é completamente razoável. Esse conjunto regradório de 30 anos atrás, na minha opinião pessoal – não estou falando pelo Cade... Hoje, as circunstâncias são completamente diferentes por vários motivos, tecnológicos ou de segurança, que eventualmente mudaram.

Então, alguma coisa que era completamente plausível naquele momento, com aquelas dificuldades, com aqueles problemas de ineficiência de mercado, talvez, hoje, seja parcialmente mitigada, de forma que faz todo o sentido. Esse é um ponto.

Um segundo ponto é termos clareza de que muitos desses monopólios naturais são verticalmente integrados. Ou seja, eles pegam vários serviços em que, num lugar caberia o monopólio natural, mas você dá verticalmente integral, ele acaba pegando outros também. Então, ele faz uma barba, cabelo e bigode, sendo que não havia necessidade, ou ela mudou ao longo do tempo.

Então, eu acho que um ponto central é identificar, de todos os serviços disponíveis, se todos realmente têm um problema de falha de mercado em que caiba a regulação. E até que ponto, é lógico que, muitas vezes, a verticalização integral gera eficiência, mas, até que ponto, você fazer uma análise de custo-benefício, ou se não: “Olha, você vai pegar monopólio natural onde cabe o monopólio natural. Em outras áreas, vamos abrir”. Isso é uma discussão que eventualmente pode ser feita.

E um ponto, o último, é supor que isso parte também, um pouco, da própria população, de que, onde você tem setores, claro, onde você tem setores em que você tem monopólios, e esses monopólios são naturais, muitas vezes dá a impressão, é um monopólio natural, logo, é assim mesmo. Geralmente, monopólios naturais podem fazer o que se chama de exercício de abuso de posição dominante. E para o Cade, se isso vem de governo, ou se isso vem de uma empresa privada, o que importa é a conduta em si, e não quem fez a conduta.

Então, isso é completamente razoável, você fazer um escrutínio maior dessas condutas e elas serem avaliadas, e eu não tenho dúvida disso. Se a gente tem uma cultura, por uma questão óbvia, a primeira lei antitruste

americana tem mais de 100 anos. É uma cultura, porque, no passado, você já tinha um grau de concorrência muito grande, nossa indústria foi consolidada em grandes oligopólios.

Então, é um pouco a questão cultural, mas parte da ideia do Cade, ao longo do tempo, também, você embutiu uma cultura antitruste. E parte da cultura antitruste é você falar: “Olha, a conduta, independentemente de quem faça, se é nacional ou estrangeiro, se é Estado ou não, ela é passível, sim, de ser analisada.” E eu acho que faz todo sentido os senhores incorporarem essa discussão e tratarem com maior cautela. E o sistema de preços que é analisado em tarifas de companhias aéreas pode ser muito bem estendido para outros serviços, mesmo que esses serviços sejam feitos por um monopólio. Não vejo problema nenhum nisso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bom, o Castanho já está preparado?

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Pronto. Pois não.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Então, com a palavra, Castanho.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Bom dia a todos!

Perdoem-me a demora na chegada!

Bom, seja muito bem-vindo, Luiz Alberto. Obrigado pelos esclarecimentos até agora. Talvez, eu até seja redundante em alguma pergunta, mas o atrasado infelizmente atrapalha.

Então, a primeira coisa que a gente tem observado no mundo é que, até em alguns estudos que a gente andou fazendo, a quem interessa a abertura total e irrestrita do capital são a pequenos mercados ou países que não tenham extensão territorial. Temos aqui o exemplo do Chile, que é um explorador natural e que está até, nesse caso, tem um intercâmbio muito focado no nosso País, nós somos a janela para o Chile, a janela do mundo para o Chile. Então, a primeira pergunta vai nesse sentido, porque eu creio que a gente esteja deixando de tomar alguns cuidados com relação a alguns critérios, algumas ressalvas para que sejamos explorados por países menores.

Nós vemos no resto do mundo que países de grande extensão territorial defendem a sua aviação como um mercado estratégico. Nós não. Estamos numa tendência desenfreada de liberar isso para os outros países explorarem, para quem tem condição de explorar, já que nós não somos capazes.

E, aí, a gente vê a Austrália, Canadá, Estados Unidos, China, Coreia do Sul, Japão, Malásia, enfim, Nova Zelândia, proporcionalmente, a própria União Europeia, no mercado totalmente focado na abertura, tem a sua restrição no bloco. E baseado em que hoje poderíamos, com segurança, fazer uma prospecção para uma abertura total e irrestrita, sendo que o Cade tem os instrumentos para levar em consideração por que estes países não fazem e no que somos diferentes aqui, para poder, digamos assim, seguir nessa linha.

Por favor.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Retomando um pouco a discussão da própria questão antitruste. Comentei um pouco disso no começo, mas é interessante retomarmos. O Cade compreende que alguns setores, por questões óbvias são regulados, porque têm especificidades, seja de segurança, seja de, por exemplo, já trabalhamos com o caso dos práticos, a praticagem, que tem aquele rodízio tão contestado. Ali, a Marinha diz que há um aspecto de segurança, então, o Cade não vai ficar fazendo uma discussão acerca de quem está mais habilitado para dizer se aquilo é seguro ou não; podemos eventualmente falar que há outros mecanismos, tecnologia, mas é muito mais uma discussão de parceira do que uma discussão desse tipo de coisa.

Então, concordo que tem de haver os devidos cuidados, fazer um escrutínio de custos e benefícios de qualquer atitude. Por exemplo, na semana passada, fechei um relatório sobre caso de mercado de táxi, por conta do Uber e esse tipo de coisa. Se pegarmos o mercado de táxi, ele tem basicamente três segmentos: o segmento de rua, dar sinal; há o segmento de ponto; e o segmento porta a porta, de chamada telefônica.

Por exemplo, o avanço tecnológico desses aplicativos resolveu muito bem vários problemas de chamada porta a porta, mas a questão de mercado de táxi de rua, de ponto, não afetou, pelo menos diretamente, grandes coisas. As cidades continuam ter pontos. E o aplicativo talvez não ajude grandes coisas.

Outra coisa, muitas vezes, uma entrada, há determinados tipos de avaliação. Por exemplo, uma tecnologia pode solucionar alguns problemas regulatórios que existiam e que justificaram a regulação, mas ele pode trazer outros efeitos também. Há uma grande discussão agora no WhatsApp que chamam de efeito carona, propiciou todo mundo, mas você está usando uma infraestrutura que não é sua e você nem está remunerando o dono da infraestrutura.

Há várias discussões dessa natureza, porque a discussão nem sempre é trivial. No final, sempre há custos e benefícios. A entrada, como mencionei, dados os requisitos de segurança, os requisitos que as autoridades reguladoras consideram fundamentais, dados esses parâmetros, para o Cade, maior concorrência é sempre melhor. Se questões de segurança ou outras questões, de alguma maneira, acabam restringindo a entrada, isso é um problema regulatório que o Cade compreende.

A própria discussão de táxi, que estávamos falando. Em algum momento, tem que haver alguma imposição de qualidade. E a imposição de qualidade, a história tem mostrado por si, já gera alguma barreira à entrada.

Então, esses setores regulados funcionam dessa maneira, de modo que também não vejo que nem sempre tecnologias ou uma abertura de mercado seja uma panaceia, isso vá resolver todos os problemas. De fato, essa é uma coisa que precisa ser avaliada e as circunstância com que a coisa é feita. Mas acho razoável ter uma discussão de verificar custos e benefícios de eventual entrada no aspecto da segurança, não acho que isso seja um grande problema.

Por outro lado, a abertura tem mostrado que gera algum grau de satisfação para os consumidores e que nem sempre alcança todos os objetivos desejados. Mas, em geral, ela tende a levar os consumidores para uma situação melhor.

Agora, quanto ao grau dessa abertura, acho que isso realmente demanda estudo mesmo. Acho que o Cade tem muito pouca informação a respeito disso para partilhar.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Eu faço a observação, porque é um mercado estratégico, não dá para negar, não é um mercado em que se traz para cá um estrangeiro, e ele vai produzir e vender o produto dele aqui, não é. Definitivamente não é. Não é como um fabricante de automóveis que faz a sua fábrica aqui e que vai vender para cá, talvez exportar, rendendo tributos aqui, para o próprio País ou empregos.

Esse produto de que estamos falando é um produto que pode ser comprado e vendido fora do nosso País, passando por aqui e levando nossas divisas. É um produto que pode passar por aqui, usar a estrutura que nós estamos pagando, sem deixar nada aqui. Essa abertura significa que as empresas estrangeiras podem fazer essa exploração nessa linha.

Somos o quarto mercado do mundo de aviação, com tendências a virar o terceiro. Então, parece um pouco promíscuo da nossa parte querer simplesmente pensar que vamos fazer um *case* em nosso País, que vamos arriscar. O senhor falou agora que pode haver um risco nisso. Vale esse risco?

Outra coisa, o Cade leva em consideração a proteção dos empregos, por exemplo, sendo que, nos países em que foi feita essa abertura da forma como estamos querendo fazer aqui, houve uma perda na qualidade e na quantidade dos empregos? Por quê? Porque não existe, e ninguém provou até agora que exista, um compromisso do capital estrangeiro em países, como tem uma empresa nacional, uma empresa de bandeira.

Não vou nem falar em empresa de bandeira, porque também não acho que esse seja o caminho, que essa seja a questão agora. Mas restrições precisa haver para se poder manter esse... Os empregos também são interessantes. Não é só a evasão de divisas que interessa, há os empregos.

A Argentina, por exemplo, quando vendeu a Aerolíneas Argentinas para a Iberia, oito anos depois, essa entregou a empresa sucateada. Isto é um efeito direto dessa abertura: as aeronaves, o produto que é oferecido à população é sucateado naturalmente. Isso acontece na Bolívia, aconteceu na Argentina.

Se vocês voarem pela Aerolíneas Argentinas, vão ver aeronaves ainda da década de 1970. E isso é resultado de uma empresa estrangeira que foi lá, explorou e abandonou, porque não era mais interessante o mercado. No momento em que a Argentina começou a mergulhar na crise, aconteceu o que todos sabem.

Talvez não seja o mesmo modelo, talvez não, mas é nessa linha. Há riscos inerentes a essa situação. Então, é uma posição que eu...

Outra coisa: capital não salva empresa. As nossas empresas estão quebradas, então o serviço não é tão bom, as taxas são altas. Qual é o país que faz isso e que tem taxas mais benéficas para a população, que tem mais segurança, que também é um fator preponderante nessa avaliação? Qual país?

A União Europeia é um grande bloco econômico, possui grande parte do capital, nem por isso as empresas lá foram salvas. Muitas empresas continuaram quebrando; e o pior: caminharam para a remonopolização do setor. Caminharam, não, estão caminhando, porque hoje existem várias fusões de grandes empresas.

E temos de pensar se queremos, no futuro, aqui em nosso País, os americanos mandando, porque os americanos estão comprando. E isso já existiu, saiu na mídia, embora tenha sido negado: a LAN Chile, a Latam, que nem é mais LAN, nem é nossa, nem é deles; a United está comprando a Azul; e a Delta está comprando a GOL. Então, é isso que estamos fazendo: incentivando, fomentando uma situação para que os estrangeiros criem três empresas e mandem na América Latina toda, esse é o nosso receio.

E gostaria que o senhor tecesse alguns comentários a respeito disso que observei.

O SR. LUIZ ALBERTO ESTEVES – No que diz respeito a aquisições, essa pergunta já foi em algum momento colocada. Por exemplo, se o Cade, primeiro, olha a nacionalidade. Estando aquele comprador habilitado, a gente não verifica esse tipo de coisa, não faz distinção.

Basicamente, a gente olha a questão de concentração horizontal e vertical que possa haver. Se, por exemplo, há uma empresa que, simplesmente, vai entrar no lugar de outra empresa, é uma aquisição, e esse que está entrando não vai mexer em nada na estrutura de concentração, isso é aprovado, porque não há nenhum

nexo causal para concorrência em termos de concentração. Por exemplo, você tem uma empresa... Que seja vendido algum *player* nacional de algum setor, há três empresas grandes: 33, 33, 33. Se alguma delas, entre as empresas A, B e C, se A comprar a B, vai ser um problema para o Cade, não tenha dúvida, porque a concentração vai de 33 para 66, e isso automaticamente já vai despertar uma preocupação da autoridade antitruste.

Agora vamos imaginar que seja 33, 33, 33. A empresa A foi adquirida por uma empresa estrangeira que entrou com os 33, para o Cade aquilo não é um problema concorrencial, desde que não haja também outros efeitos não só horizontais como verticais. Então, em geral, por esse motivo e pela legislação do Cade, isso não acaba sendo uma discussão central para o Cade.

A questão do emprego, sob essa ótica... Não que o Cade não seja sensível. O Cade, em alguns casos, teve alguns remédios que foram impostos em algumas operações, em que se fez essa discussão e houve ali parte da discussão dos empregos, e os escritórios de advocacia acharam o Cade muito invasivo nisso: "Isso não é prerrogativa do Cade."

Não, não é prerrogativa do Cade. Foi colocado na mesa. E o Cade aceitou de bom grado.

Houve uma operação. Geralmente, nessas operações, quando há concentração, isso envolve algum grau de remédio, e, às vezes, parte da própria empresa, para ter aprovação, faz algum compromisso dessa natureza. Isso dificilmente não vai partir do Cade, mas foi trazido e foi aceito na ocasião.

Agora, esse ponto, eu acho que aqui o ponto central, e aí não posso me estender mais do que o escopo, que é o Cade, mas basicamente a discussão que está colocada aqui gera uma visão mais sistêmica, porque aí envolve a questão regulatória, a questão antitruste, a questão de segurança e os custos e benefícios de se lidar com tudo isso.

Essa discussão mais sistêmica geralmente não é endereçada pelo Cade, porque o Cade não faz essa discussão de advocacia da concorrência. Eu acho que neste ponto... Eu não sei se a SEAE já veio...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. LUIZ ALBERTO ESTEVES – Seria interessante haver uma discussão com o pessoal da SEAE, da Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, que lida basicamente com essa discussão mais sistêmica. Então, talvez ali a questão dos empregos, a questão da tributação, a questão da concorrência seja vista de uma forma mais sistêmica pela Secretaria de Acompanhamento Econômico. De modo que acho que seria interessante vocês fazerem esse convite e terem um representante da SEAE que talvez possa fazer uma discussão nesse sentido. Eu acho completamente relevantes os pontos que foram colocados, só que, por esse regimento legal do Cade, não conseguimos lidar com todas essas questões de tributação, de emprego, isso é um pouco fora do escopo do Cade.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – O.k. Quer dizer, não há nenhuma avaliação com relação ao risco dos empregos, com relação a isso?

O SR. LUIZ ALBERTO ESTEVES – É. Em geral...

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Está bom. Eu tenho uma situação que é, para encerrar, a última pergunta...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – É que nós temos mais dois inscritos. Eu sei que é importante Castanho. Inclusive...

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Eu encerro por esta pergunta.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – É rápido, só para fazer um esclarecimento, porque, ao Cade houve um *mix-up* em relação à informação. Eles viriam, mas não houve uma comunicação. E o Esteves esteve aqui hoje, e nós perguntamos se ele poderia ser ouvido.

O amigo não estava presente. Então, ele começou as declarações, mas, obviamente, eu percebi que V. Sª apareceria de toda forma, porque é interessante.

Então, vamos ver se levamos esse debate até o meio-dia, porque nós temos o Respício, o Geraldo inscritos. Há mais alguém? *(Pausa.)*

Eu gostaria de encerrar as inscrições.

Por favor, Castanho.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Obrigado.

Eu gostaria de partir, primeiro, para o caso específico Latam. É um caso que talvez hoje não tenha havido ainda uma avaliação do Cade, mas é onde a gente vê o maior risco com relação à abertura do capital hoje. E várias coisas são discutidas em vários fóruns: o Legislativo discute uma coisa, o Executivo outra e a Autarquia outra. E não necessariamente eles não são correlatos, muito pelo contrário, totalmente correlatos, mas tratados desconectados, o tratamento desse assunto está sendo feito de forma desconectada.

E é a nossa grande preocupação. Nós temos uma situação hoje, por exemplo, o Chile, vamos imaginar que ele vá ocupar os postos de trabalho do Brasil, com relação a piloto, por exemplo. Difícil imaginar. Pois é, mas parece que um país daquele tamanho não tem capacidade de fazer isso.

O Chile acabou de abrir para contratação de mão de obra estrangeira, na Latam, ou LAN Chile, como queiram. De lá ele vai poder chamar, já estão chamando brasileiros com contrato de trabalho lá, em uma condição bem mais precária que aqui, para que ele passe por aqui levando os voos que eram de brasileiros com a quinta liberdade. Isso não é imaginação, nós temos hotrans, e eu tenho o número dos hotrans aqui, em que a TAM já abriu mão do voo Milão, imediatamente a Latam pediu esse hotran, pediu esse voo, e passará a ser feito por tripulação e aeronave chilena. Ponto.

Então, essa é uma preocupação da correlação que existe entre esses assuntos. O que nós estamos discutindo aqui está totalmente correlato com os assuntos que estão sendo discutidos na Anac, com relação a acordos bilaterais entre países de reciprocidade de rotas; quinta liberdade; abertura do capital, que está correlato, é só um dos itens, dos fatores contribuintes; fusão de grandes marcas, a própria autarquia já falou que, se houver todos esses fatores ao mesmo tempo, não existe condição de controle. Você vai ter a fusão de uma grande marca, com abertura de capital, abertura das liberdades, acordos bilaterais, intercâmbio de aeronaves.

Isso que eu estou falando aqui não é coisa para o futuro, não, pessoal. Isso está acontecendo no nosso País hoje. Nós temos tudo isso hoje: nós temos acordo bilaterais, quinta liberdade, abertura do capital, fusão da marca, sem falar – digamos assim – nos desvios que a empresa chilena já tem feito com relação à CVM, com relação às regras da CVM.

Então, não precisa do capital estrangeiro mais para estar aqui. Ela já está aqui sem ele. Se nós tirarmos toda e qualquer barreira, nós vamos ficar totalmente desprotegidos, e os empregos serão os primeiros, depois, a população, que vai deixar de ter o atendimento naquelas rotas menos rentáveis, em seguida, a qualidade do serviço oferecido.

Além desses assuntos, ainda temos, buscado pela LAN Chile, no nosso País: liberdade de licença e liberdade de matrícula. Não é só no nosso País, não. Ela opera em toda a América Latina. E, em todos os países onde ela esteve – eu tenho estudo aqui mostrando –, fez isso, ela buscou. Agindo inclusive no próprio Parlamento, para tentar mudar a lei quando a interessava, buscando abertura dos acordos; quinta liberdade; abertura do capital; fusão da marca, com todos os outros países que ela já conseguiu; intercâmbio de aeronaves e liberdade de licença e liberdade de matrícula.

Então, eu gostaria de saber se o Cade tem alguma relação, alguma avaliação, já que existe essa ligação com a agência, no caso a Anac, no caso de uma solicitação de fusão ou compra, seja como for.

O SR. LUIZ ALBERTO ESTEVES – Então, acho que o primeiro ponto a ser comentado é mais ou menos o seguinte: todo e qualquer ato de concentração, qualquer fusão e aquisição, pode ser revista. A questão para você avaliar uma revisão, ou impor uma revisão e conseguir reverter um ato de concentração, é que ele tenha elementos muito robustos de que o ato de concentração não causou os efeitos desejados, ou seja, ele prejudicou os consumidores. É que a gente tem um foco muito específico na questão dos consumidores.

Então, eventualmente se esse ato de concentração fez com que as tarifas, por exemplo, fossem elevadas substancialmente, em comparação ao contrafactual: ou seja, se não existisse aquele ato de concentração, será que as tarifas teriam aumentado tanto? Ou, se várias rotas, serviços que estavam disponíveis deixaram de estar disponíveis, isso pode servir de elemento para uma revisão de ato de concentração. Inclusive, qualquer pessoa pode pedir uma revisão de ato de concentração.

Nesse caso específico, e a gente tem, por conta desse aumento recente que eu falei, de 2013 para cá, de algumas reclamações no setor, o Cade tem monitorado tarifas. A gente tem um acordo de troca de informações com a Anac, e a gente tem filtros, tem desenvolvido cada vez mais filtros bastante sofisticados de detecção de conduta, seja de cartel, ou paralelismo. E a gente passa esses filtros em vários mercados. E, quando a gente encontra indício muito robusto, a gente geralmente abre um processo para uma análise pormenorizada.

Então, o ponto fundamental para o Cade é um pouco isso: até onde a gente tem evidência disponível, não foi um ato de concentração que gerou lesão os consumidores. Eu compreendo a preocupação dos empregos, eu também sou sensível a esse tipo de coisa como Luiz Alberto Esteves, cidadão, mas a minha tarefa no Cade é basicamente monitorar e ver até que ponto eventuais condutas ou atos de concentração têm afetado consumidores, se esses consumidores foram lesados com esse ato de concentração. E a evidência que a gente tem até o presente momento, e claro que também nós não temos uma sofisticação enorme para ficar pescando, isso não é uma tarefa trivial você detectar comportamentos dessa natureza, mas, até o presente momento, a gente não tem uma evidência robusta, pelo menos, dos dados que apresentem que os consumidores foram lesados com esse ato de concentração. E aqui a gente tem que tomar um cuidado que é o contrafactual, que

é importante: se a operação não tivesse existido, se os consumidores estariam numa situação melhor. A gente não tem visto isso.

Então, até mesmo aqui, se alguém tem elemento, é só procurar a Superintendência do Cade, apresentar um conjunto probatório, que mostre que o consumidor foi lesado. Se ele foi lesado, o Cade vai abrir e vai solicitar eventual revisão de ato de concentração. Esse é basicamente o ponto central da nossa discussão, que é a discussão dos preços e dos serviços que estão sendo disponibilizados para os consumidores.

No que diz respeito ao nosso convênio com a Anac, a gente tem feito *pari passu* e trocado informação não só de dados, mas das técnicas disponíveis para monitorar o mercado mesmo. A gente monitora o mercado, a gente vê as tarifas, a gente viu o movimento das tarifas, a gente verifica se há comportamento estranho, técnicas de estatísticas, análise de variância, análise de regressão. E isso é feito sistematicamente e, quando se encontra um conjunto razoável de elementos, os processos são abertos.

E, hoje, com a disponibilidade de dados que a gente tem, a gente pega dado de internet, a gente tem um robô que fica pegando dados a cada momento no Decolar. Verifica se há paralelismo, isso é feito no Cade. E a única coisa que eu posso assegurar para vocês é que, com certeza, se houver algum indício de cartel ou de ato de concentração que não atendeu os requisitos desejados, a gente vai reabrir processo, ou para revisão de ato de concentração, ou para análise pormenorizada de cartéis.

O SR. PRESIDENTE (José Adriano Castanho Ferreira) – Obrigado, Luiz Alberto. Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O.k., Castanho, à disposição.

Passo a palavra agora, para as considerações, ao Sr. Respício e, depois, ao Sr. Geraldo. Em seguida, vamos diretamente para o almoço. Na parte da tarde, peço para voltarmos – não às 2h –, porém, mais cedo, porque teremos a apresentação do engenheiro, do Dr. Geraldo e também as considerações da relatoria.

Respício, por favor.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Dr. Esteves, muito obrigado pela apresentação bastante esclarecedora, como várias outras que nós tivemos aqui.

Foi levantada a questão do compromisso do capital estrangeiro com relação aos empregos. Eu entendo, perfeitamente, a preocupação do Castanho, ainda mais como representante de um dos sindicatos mais importantes no setor da aviação, mas eu também não vejo – até agora não vi – o compromisso do capital nacional com relação aos empregos. Nós tivemos Transbrasil, Vasp, BRA, etc., que eram, digamos assim, 100% nacionais, e foram à falência, de acordo com as externalidades, com o momento do País, com a gestão da própria empresa. E o capital nacional também não respeitou a empregabilidade e, literalmente, teve que dissolver a empresa e deixar todo mundo na mão – a Varig fez a mesma coisa; a Aerus, então, diga-nos o contrário... Nós também não podemos confundir a entrada de capital estrangeiro, em qualquer proporção que seja, com possibilidade de cabotagem, que são oitava e nona liberdades e são diferentes.

Contudo, de qualquer forma, eu gostaria de perguntar ao senhor acerca de dois itens. Primeiro, colocando a minha visão da história, de que a abertura ao capital estrangeiro é uma janela de oportunidade. Não que isso vá ocorrer, necessariamente, mas se abre uma janela muito maior do que a existente hoje. A pergunta é: dentro dessa possibilidade, desse leque de hipóteses, nós inclusive poderíamos ter novos nichos de mercados sendo abertos por novas empresas?

Às vezes, o estrangeiro, lá fora, tem uma ideia de um táxi aéreo com um modelo de negócio diferente. Assim, ele não vai concorrer com a Azul, a GOL, a TAM, a Avianca. Ele vai entrar em um novo nicho, vai ter um novo aproveitamento do mercado de transporte de passageiros, cargas, cargas especiais, expressas, etc.

Isso pode acontecer. Se nós tivermos essa janela de oportunidades, novas empresas, com novos empregos poderiam ser criados, em novos mercados, não necessariamente naqueles existentes. O senhor também vê dessa mesma forma? O Cade vê essa possibilidade? O Cade também enxerga que o custo do capital diminuiria?

A partir do momento em que nós temos, novamente, essa janela de oportunidade... Isso, porque, no Brasil, nós temos falta de capital para investir em um setor de tantas particularidades, de tantas delicadezas – digamos assim –, sensibilidade, principalmente com relação às externalidades. Esse custo do capital, em teoria, não diminuiria e também, pela janela de oportunidade, não poderíamos ter novos nichos sendo abertos, com novos empregos, em outros mercados? Refiro-me ao mercado de táxi aéreo, por exemplo, ou ao mercado de cargas ultrassensíveis; novos tipos de aeronave que ainda não operam, no Brasil, e que os estrangeiros poderiam adquirir lá fora e trazer, para se aproveitar esse mercado que nós ainda não conseguimos aproveitar, de alguma forma.

O SR. LUIZ ALBERTO ESTEVES – Mais uma vez, com relação à questão dos empregos – de novo –, eu sou sempre muito sensível a esse tipo de coisa, como Luiz Alberto Esteves. No Cade, a gente olha a lei e o *benchmarking* da literatura e acompanha. Agora, no que diz respeito, por exemplo, a atos de concentração envolvendo empresas estrangeiras, só um exemplo, nada impede que um sindicato entre como terceiro interessado

e diga que o atendimento por não brasileiros que não falam o idioma, eventualmente, eles podem prejudicar o consumidor.

O Cade vai atrás dessa tese, ele vai notificar e vai verificar se a troca de nacionalidade – não porque é troca de nacionalidade –, se o consumidor, com aquele ato de concentração, vai sentir que teve uma perda de bem-estar, porque ele não está andando em uma aeronave em que as pessoas falem o idioma dele. O Cade pode analisar. E ele pode, eventualmente, chegar, como remédio, e falar: “Olha, o nosso ponto central é que o ato de concentração na análise de custo e benefício, os benefícios compensem os custos.” E se isso for um custo muito elevado, nada impede de falar: “Vocês, para operar essas rotas, vão ter que deixar o consumidor em uma situação que ele considera desejável, que é uma tripulação que fale o idioma dele.” Isso pode acontecer, isso pode ser um remédio antitruste. Perceba que não é o fato da nacionalidade, mas é o fato do bem-estar do consumidor.

Então, esse é um ponto que pode ser discutido. E, se, realmente, a gente verificar junto aos consumidores que serão notificados que isso é um problema, ele vai ser endereçado, inclusive em um remédio antitruste. “Olha, tudo bem, vocês podem fazer a fusão e a aquisição, mas a gente tem evidências claras de que os consumidores acham que esses benefícios que eventualmente podem aparecer não são compensados pelo fato de você estar tendo que viajar com uma tripulação que não fala o seu idioma.”

Isso pode acontecer. E perceba que não tem a ver com a causalidade do capital estrangeiro, mas o consumidor falar: “Poxa, eu estou pagando agora uma tarifa, mas eu tinha antes a facilidade de ter uma pessoa que falava o meu idioma, e agora não tenho mais!” Isso pode acontecer, mas eu acho que é onde o Cade trabalha.

Agora, retornando, para as duas perguntas a minha resposta é sim, eu acredito que sim. Se vocês, em algum momento, tiverem a curiosidade de verificar o histórico das planilhas de classificação nacional de atividade econômica, antigamente ele era pequeno, e hoje ele é cada vez maior, ou seja, a cada ano cresce o número de atividades econômicas. Isso é uma dinâmica normal, novos mercados vão aparecendo. A tendência é que a abertura vá gerando uma dispersão maior de qualidade de nichos, isso é uma tendência natural mesmo e, às vezes, acontece em alguns locais, em outros não acontece, não há uma regra clara disso, mas a regra é que, em geral, aumenta mesmo, esses nichos crescem.

E, realmente, um ponto que o senhor colocou é verdadeiro, a impressão que a gente tem, principalmente na questão de empregos, é que eles podem ser eliminados. Na minha opinião, a palavra correta não é que os empregos necessariamente não são eliminados. Às vezes, o que acontece em alguns casos, talvez não seja aqui, mas a ocupação é eliminada, porque você perde uma ocupação, mas as novas oportunidades o jogam para um novo emprego com uma ocupação diferente.

Por exemplo, alguém trabalhava como piloto, ou tripulação em um voo do ponto A para o ponto B, em um determinado tipo de serviço, mas a realocação agora levou para um novo nicho, fazendo uma nova atividade. Então, muitas vezes o emprego não é perdido, você tem um tempo de realocação. Há uma diferença de emprego para ocupação, é um pouco o que acontece de novo com a discussão de táxi, por exemplo.

“Ah!, o taxista vai perder o emprego.” Bom, ele vai perder o emprego como taxista, mas ele pode ser realocado fazendo o que eles chamam de carona paga, ou qualquer outro tipo de coisa. Então, como você pode ter perda de emprego. E o que acontece geralmente nesses casos é que você tem algumas perdas de emprego, realocação de postos.

No final, nem sempre é possível ter uma regra de que você teve uma perda de postos de trabalho. Você pode ter algumas ocupações que deixaram de existir e podem ser realocadas, em maior ou menor grau. Depende muito das características, da qualidade da mão de obra, se ela é muito bem treinada, consegue fazer essa transferência com mais facilidade ou não.

Mas acredito que isso é possível, que você possa ter novos nichos. E, de alguma maneira, fazer uma realocação dos empregos. Pode até haver perda de ocupações, mas os empregos não necessariamente são perdidos. Esse é um ponto.

Não tenho dúvida de que há uma redução do custo de capital. De novo, não só a abertura, em si, já abre o espaço para conseguir ter margem de manobra, mas ela não é só num ponto no tempo, mas ao longo do tempo, porque você tem os ciclos econômicos que ele pode suavizar, com certeza, vai suavizar. A questão do custo de capital, para mim, está muito clara.

Não é só um seguro no ponto. É em qualquer ponto do tempo, inclusive, suavizando os ciclos econômicos. Não tenho dúvida de que as empresas vão se beneficiar desse ponto propriamente dito.

Agora, a questão, é claro, é que a empresa olha a ótica do preço, olha a ótica do custo. Para o Cade, o importante é ter maior eficiência possível, reduzindo custo. A precificação, como bem colocado, depende da concorrência.

Então, o resultado final das companhias é uma combinação do quanto a entrada é capaz de reduzir uma Acap, que é do consumidor, mas pode ter ganho com redução de custo. Então, ele pode, inclusive, no final das contas, algumas companhias saírem com mais lucro do que antes, não é descartada essa possibilidade. É saber aproveitar a oportunidade, endereçar isso numa eficiência maior de custo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O.k., obrigado.

Vou passar ao último debatedor, que acredito que será breve, devido ao nosso horário um pouco avançado. Dr. Geraldo, por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente, com todo respeito ao Dr. Luiz Alberto, quero divergir em algumas opiniões manifestadas, em tese, absolutamente, em tese. Os casos concretos descritos aqui pelo nosso colega de trabalho, Dr. Castanho, não correspondem à realidade. Todo o procedimento da TAM em relação à LAN, em que há participação recíproca da TAM no capital da LAN, no Chile, e da LAN no capital da TAM no Brasil, numa operação que se fosse como um *holding* de participação, é preciso deixar bem claro, já me referi a isso na última reunião, foi realizado rigorosamente de acordo com a lei, mais do que isso, verificado previamente pela Anac, pela agência reguladora, e pelo Cade, inclusive, a operação é absolutamente correta.

O que o colega tenta trazer aqui, e é nisso que discordo um pouco da sua opinião também, porque todos nós temos preocupação com os empregos, não seria até politicamente correto dizer aqui, no Parlamento brasileiro, que não temos preocupação com os empregos. Temos preocupação com os empregos, são eles que geram riqueza. E isso faz a diferença.

Mas o que o colega está trazendo aqui é a tentativa de fazer uma reserva de mercado, o que é bem diferente. Aí eu quero discordar da sua opinião com relação... Não discordar da sua opinião, mas dizer que no exemplo da praticagem – estamos nos referindo a porto agora –, em que o órgão do Governo, do Ministério da Marinha, comparece e diz: “Tenho que manter esse perfil, porque interessa à segurança nacional”, significa dizer que nós aqui, que estamos a produzir um trabalho que vai ser objeto de exame pelo Parlamento brasileiro, que os argumentos de segurança nacional, numa democracia, têm que ser examinados, sim, porque o argumento, por si só, pode estar conspirando contra o interesse público, o interesse dos consumidores.

No caso da praticagem que ocorre no País inteiro, na realidade, há uma deformação histórica, porque o Ministério da Marinha, aliás, sem invocação institucional para isso do ponto de vista do Estado democrático de direito, assumiu o controle do ensino da praticagem no Brasil e passou a não servir, a não formar práticos na quantidade necessário ao mercado. A essa ineficiência do Ministério da Marinha – que pode até ser justificada por conta de escassez de recursos que o orçamento da União não destinou ao Ministério – somou-se um sindicato que tem o controle da oferta da mão de obra. E o sindicato que mantém o controle da oferta da mão de obra não tem interesse em que a Marinha forme práticos suficientes para atender o mercado, o que significa que há aí uma questão do Cade, sim, porque isso implica uma deformação no mercado.

Mas o que acontece é que, no caso da praticagem, por exemplo, de um navio grande, de 300 mil toneladas, como o mineral está, para entrar no porto de São Luís, paga-se uma taxa a esse prático, que vai lá pilotar o navio, de US\$170 mil, por uma operação de entrada do navio no porto. Até aí, tudo bem. Mas eu pergunto: o navio vai lá para transportar minério ou transportar soja para o exterior?

Isso acresce o custo do produtor, que tem o risco da atividade econômica no campo. Isso impacta toda a produção agrícola do Brasil no arco chamado Centro-Norte. Isso vem ocorrendo – essas deformações – também aqui, porque o que propõe o sindicato é que haja uma norma de proteção de reserva de mercado sem querer discutir em que essa reserva é importante para o País.

A outra questão – e eu acho que isso é um assunto do Cade, sim: a mesma questão da praticagem diz respeito à oferta de trabalho do portuário avulso. O Brasil, hoje, paga as maiores taxas portuárias do mundo. Para voltar a movimentar um *container* num porto público é US\$350, US\$500, quando em Singapura, que é um país pequenininho – e ele falou em tamanho de país, de território –, movimenta-se o mesmo *container* por US\$120. Isso impacta, sim.

A economia de reserva de mercados leva a esses tipos de distorções. Mas mais ainda: o sistema condicional brasileiro não faz a restrição para que de uma empresa brasileira possa captar ou possa participar o capital estrangeiro. Em nenhum segmento. Até petróleo participa. O único setor sob monopólio inteiro, verticalizado, é o setor nuclear.

O que eu estou querendo dizer com isso é que o colega, ao trazer o tema da reserva de mercado, esqueceu-se de esclarecer que, quanto aos projetos de lei que estão no Congresso Nacional – e hoje há quatro ou cinco projetos de lei em andamento, a maioria deles propondo a eliminação da restrição –, nenhum deles diz que empresa estrangeira pode operar transporte aéreo doméstico, ou nenhum deles faz referência a qualquer liberdade. O que se diz, aí, é que a empresa terá que ser constituída, ter a sua sede no Brasil e, portanto, ter as suas operações no Brasil.

O colega da CVM veio aqui, numa audiência pública que a Comissão abriu, e deixou claro na mensagem dele que essas limitações, restrições, são incapazes de eliminar ou restringir acordos, de acionistas ou societários, que são feitos – absolutamente de acordo e na forma da lei – para eliminar a restrição. Isso ficou bem claro para todos. A sua exposição foi muito importante e nos esclareceu, tendo presente essa observação da CVM, que construíram obstáculos de saída à inconveniência de se manter obstáculos de entrada e de saída no mercado.

Manter obstáculos de saída, pela limitação de entrada, significa desvalorizar o capital do investidor brasileiro, submeter a ele uma condição de operação ruinosa, como aconteceu no passado, quando se instrumentalizou o Estado com o poder de fixar tarifas aeroportuárias, tarifas essas que representavam quase 100% da arrecadação da receita numa empresa brasileira. O resultado desse modelo a que eu estou me referindo destruiu todas as empresas brasileiras que estavam no mercado fazendo transporte nacional ou internacional. Sobreviveram apenas pequenas empresas que faziam transporte regional, ainda assim com subsídio do Governo Federal.

Então, eu creio que talvez esse tema seja um tema para a Secretaria de Acompanhamento Econômico, mais do que para o Cade, porque nós entendemos que a tarefa do Cade é cuidar da concentração, e a sua palestra basicamente abordou esse tema, o que nos deixa um pouco preocupados, porque questões como reserva de mercado, sindicatos que controlam a oferta de mão de obra também deveriam ser objeto de análise pelo Cade. Essa é a minha opinião.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, Castanho, eu sei que você está gostando, mas me perdoa. Nós estamos em avançada hora, já são 12h20.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Eu só gostaria de dar a minha colocação, porque eu não concordo com essa colocação, e é uma colocação até...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eu sei que o senhor não concorda, mas vamos, pelo menos, dar a palavra ao Luiz para que ele responda, para que ele faça as considerações.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Perfeito.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O.k.

Por favor.

O SR. LUIZ ALBERTO ESTEVES – Eu só gostaria de esclarecer um ponto que eu acho que não ficou muito claro: nós já tivemos processo aberto contra o pessoal da praticagem. Agora, há uma diferença que é um pouco tênue, mas é de prerrogativas mesmo, então vou deixar um pouco claro: a reserva de mercado que está posta em algum lugar, para ela se transformar num processo do Cade, tem que ter ou alguma evidência de abuso de poder dominante, abuso de poder econômico, ou um cartel, ou algum ato de concentração, basicamente é isso. Por exemplo, no caso da praticagem, como houve outros casos também no Cade de pessoal de portos também, já houve caso aberto de conduta, não lembro se houve condenação, mas já houve caso aberto, não significa que não é objeto do Cade. O ponto é conduta especificamente, se aquela conduta caracteriza alguma dessas coisas.

De praticagem, eu posso dar exemplos até um pouco mais constrangedores do que foram dados aqui. Agora, até isso virar um processo e esse processo vingar é um outro ponto, porque, às vezes, não é que não seja de interesse do Cade, mas aquela conduta é regulatória e não necessariamente antitruste. Há uma diferença nisso.

Por exemplo, no caso ali da discussão de algumas atividades portuárias, é que elas têm uma regulação de segurança, e não têm econômica. Você dá uma olhada hoje, e a questão da praticagem está completamente litigada, porque quiseram colocar uma regulação econômica que virou litígio. Então, não quer dizer que o Cade não olhe, ele olha, inclusive, no caso de questões portuárias, o Cade tem produzido material para a advocacia da concorrência, junto com a Seae.

Agora, eu concordo com o que foi discutido aqui. Você tem várias reservas. Não é só lá, você tem em vários lugares.

O que nós mencionamos é que, muitas vezes, o Cade não é o melhor fórum para se fazer esse tipo de abordagem, embora o Cade sempre se coloque à disposição para levar esse assunto em frente. Eu mesmo fiz uma nota técnica que foi entregue para a Casa Civil, inclusive, a respeito disso. Agora, como processo, há uma diferença.

Então, o Cade pode ajudar. Como ele está fazendo a discussão aqui. Agora, lá, os elementos para se abrir um processo, não necessariamente advêm dessa reserva de mercado, mas o Cade concorda que essas reservas de mercado devem ser, na medida do possível, banidas, dentro das limitações e dentro das características.

Se existe possibilidade de ser banido sem trazer nenhuma consequência para os consumidores, não há nem o que se discutir a respeito disso, mas, às vezes, o melhor fórum é aqui mesmo, são essas Comissões e o Legislativo. O problema de vários setores é, por exemplo, sequer ter regulação econômica.

Às vezes, há um monopólio que não é regulado. Institucionalmente você imagina uma fila: a segurança diz que, naquela fila, para atender critérios de segurança, você, quando entrar, obrigatoriamente terá que ser atendido por um determinado profissional ou empresa, porque o rodízio tem que atender a critérios de segurança. Mas, se não pode escolher, cai no monopólio, que não está regulado economicamente.

É uma distorção? Não tenho dúvida de que é uma distorção. Agora muita vezes essa distorção não é que não deseja, às vezes ela não calha... “Puxa, que absurdo, mas o que pode ser feito em termos de processo do Cade!” E, às vezes, não se pode fazer muita coisa, porque, se se abre um processo, no dia seguinte, vem um advogado com uma defesa muito bem feita e descaracteriza. Esse é ponto.

E é um ponto, de novo, de muito mais legislação e de advocacia de concorrência. Agora não quer dizer que concordo, acho que fui mal interpretado. Não, o Cade, toda vez que há uma evidência de que isso gera uma conduta anticompetitiva que possa ser caracterizada e virar um processo, vai virar, não tenho dúvida disso.

Acho que é basicamente isso.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Bom, acho que todos estão com fome e precisamos almoçar.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Gostaria de uma e outra resposta, por favor.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Deixe-me só fazer umas colocações finais.

Dr. Luiz Alberto, esse caso aqui enveredou para outro tema, que é a questão de reserva de mercado, e gostaria de fazer um convite, desde que não reprovável pela Comissão, para que o doutor participe também da discussão de outro artigo do nosso código que trata de reserva de mercado que é o art. 156, que determina, impõe restrições contra contratação de tripulação estrangeira. E por quê? Pelos mesmos motivos que foram aqui colocados. Se falta infraestrutura hoje para a aviação, a formação de pilotos em nosso País tem sido deficitária, isso tem travado a expansão de empresas aéreas, tem constituído uma reserva de mercado.

E qual o contexto que eu gostaria que o senhor avaliasse para que, na próxima discussão que tivéssemos, de repente, o Cade fique até mais balizado da questão? No passado, há 30 anos, 40 anos, essa reserva se fazia necessária por um questão de idioma, que a barreira do idioma que o senhor colocou aqui. Não tínhamos unidades de controle de tráfego local em aeroportos providas com controladores que falassem idiomas estrangeiros.

Para evitar isso, a tripulação tinha que ser necessariamente brasileira, pela questão do idioma, porque não falar o seu idioma era uma questão de comprometimento. Igual, por exemplo, o caso do acidente aéreo da Crossair, em Zurique, em que havia um comandante russo, um copiloto da Estônia, uma comissária francesa. Na hora do estresse, cada um se reverteu e usou seu idioma nativo, e a comunicação ficou comprometida.

Mas o que faria se tornasse essa tripulação mista? Admitir haver um brasileiro, e outro estrangeiro. No passado, para evitar isso, houve essa proibição, só que hoje isso não faz mais sentido, porque, por exemplo, países como os Emirados – Dubai, Emirates, Etihad – já contratam tripulações estrangeiras. Isso já é comum no mundo.

O critério não deve ser o da nacionalidade, mas, sim, o domínio da língua portuguesa. E, no nosso País, hoje, caminhamos para ter controladores bilíngues. Portanto, há a questão do conhecimento, da tecnologia, que já alcançamos um nível de evolução que não sei se faz sentido mantermos essa restrição.

Sobre a questão da empregabilidade, temos um caso para ser examinado, o caso da Air Berlin e da Alitalia, em que os árabes injetaram capitais, e não houve demissões.

Fica estendido o convite. Provavelmente na época em que for discutido esse assunto, é óbvio que isso vai ser colocado à Comissão. E, se não houver óbice, já fica feito, de minha parte, o convite.

Vou passar a palavra ao Presidente para os devidos encerramentos.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, nós precisamos retornar cedo. Castanho, está bom. Um minuto.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Pode marcar. Vamos lá.

A primeira coisa que eu gostaria de saber é em que país nós estamos, não é? Nós estamos falando de um país que tem um excesso de pilotos – nós temos 1,5 mil pilotos expatriados hoje, só de pilotos! E falar assim em abertura, em reserva de mercado nessa situação é um absurdo. Fala-se em reserva de mercado quando você está...

No caso dos práticos, posso até concordar. Existem menos do que o que o mercado exige. Para pilotos, temos uma situação exatamente contrária.

Somos um berço formador de pilotos, e não cabe essa discussão. Então, vamos abrir para... Existem reservas de mercado de advogados?

É uma reserva de mercado, não é? Então vamos abrir também? Vamos abrir e discutir esse assunto também.

Cada um cuida daquilo que lhe interessa. É óbvio que há algumas coisas que dependem um pouco de bom senso. Isso é um caso.

Outra coisa: a Latam, Dr. Geraldo, com todo o respeito que eu lhe tenho, com relação à operação Latam, existem, sim, algumas coisas que o que está escrito não demonstra, por exemplo, a LAN levar para o Chile vários setores de operação da empresa. Não sei se estaria dentro da regra que o País, hoje, coloca.

Os empregos, a proteção dos empregos aqui não é reserva de mercado. Nós não queremos que o brasileiro vá ser empregado no Chile com um contrato de trabalho, e venha a trabalhar aqui dentro. Temos uma situação totalmente atípica, em que não é a língua a barreira, a barreira é a qualidade do emprego.

O Chile está manipulando a situação de uma maneira que o trabalhador vai ser contratado lá, e vem trabalhar aqui no Brasil. Ele é brasileiro, vai ter um contrato lá. E é isso que nós entendemos que não cabe.

Ou vocês acham que podemos fazer isso com advogados também ou com qualquer outra profissão? Então, vamos acabar com toda a reserva de mercado. Vamos abrir também para os Parlamentares...

O SR. GERALDO VIEIRA – O que precisa fazer é a reforma trabalhista.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, agradeço. Sei que o tema suscita... Aquilo que falaram...

O Castanho tem o ponto e precisa defender o ponto de vista dele, e o faz muito bem, diga-se de passagem. Obviamente que a Comissão, todos aqui divergem em muitos assuntos, mas eu só tenho a agradecer a presença do Luiz. Afinal de contas, é aquilo que eu falei: este é um assunto que suscita muitas discussões, mas eu acredito que é um dos pontos nevrálgicos da reforma a atualização do nosso Código Brasileiro de Aeronáutica.

É importantíssimo, e realmente muitas empresas, investidores e o próprio Governo estão olhando com interesse este momento, porque, de certa forma eu também acredito que tudo deve ser feito com determinado controle. Nós já temos decisões judiciais que declararam a inconstitucionalidade da limitação do próprio capital, mas eu acredito muito que o trabalho do CAT será importantíssimo até mesmo para que as empresas que venham atuar aqui ou que recebam capital tenham critérios, assim como também vão ter que obedecer à Anac, os parâmetros que nós já seguimos.

Assim, senhores, vou suspender a nossa reunião para o nosso almoço, mas peço o seguinte: o engenheiro Celso precisa de um tempo para fazer a exposição dele. O Dr. Geraldo já falou que em torno de 20 minutos... Geraldo?

O SR. GERALDO VIEIRA – No meu caso, acho que cinco minutos.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Ou seja, dez minutos, então... Podemos, inclusive, já começar a pauta. Com a palavra, o Dr. Geraldo, assim, sendo ligeiro, e deixamos o nosso companheiro Celso mais à vontade, porque a fala dele, necessariamente, será um pouco mais extensa.

E, ainda assim, eu quero reservar a meia última hora para que a relatoria faça algumas considerações importantes, porque está sendo feito um trabalho por parte da relatoria, e todos estão sabendo disso. Esse trabalho está sendo muito bem alinhado lá em São Paulo e já está trazendo bons resultados, porque nós chegamos àquele ponto de 50% – como é que se fala? – das contribuições para a mudança dos artigos. Hoje, inclusive, o Geraldo já fez mais uma grande contribuição, entregou mais de 50 artigos. E, obviamente, com a qualidade de trabalho que é muito boa, que é de grande competência.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Claro, a senhora manda.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Só uma curiosidade: quando ele mencionou a questão da capitania dos portos e a praticagem, há 38 anos, meu primeiro trabalho foi elaborar a legislação da praticagem obrigatória aqui no Brasil, porque, em termos práticos, alguns capitães chegavam, não falavam português e ficavam totalmente alcoolizados, não tinha como chegar, como aportar aqui em Santos. É só uma curiosidade, porque foi uma coincidência.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O.k.

Assim, senhores, conseguimos estar aqui 1h30.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Tudo bem.

Então, 1h30 viremos para cá, Celso ou Geraldo também para começar.

Obrigado.

Está suspensa a reunião.

(Iniciada às 10 horas e 41 minutos, a reunião é suspensa às 12 horas e 35 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, vamos retomar os trabalhos, por favor? Pontualmente.

Senhores, seguinte: o Dr. Geraldo quer fazer uma breve apresentação, mas ele não está aqui, então ele deve passar a palavra.

Aqueles que concordam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Ótimo.

Dr. Cláudio, o senhor também tem uma apresentação para fazer?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – É pequena? O.k.

Encerra rapidinho?

Vamos lá. Engenheiro.

Quem aqui tem voo às 18 horas?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O.k.

Vejam só: é importante encerrarmos os trabalhos até às 17 horas, para aqueles que possam ficar. Aqueles que não possam, por algum motivo ou outro, ficar, talvez tenham que sair...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dr. Claudio, vou fazer um comentário, eu fui vice-presidente da Aliança Francesa de Goiás. Quando eu falei que nós iríamos sair à francesa, o pessoal me bateu, porque eles viraram para mim e falaram assim: “Sortir à l’anglaise”, sair à inglesa. Eu falei: “Ôpa!” Então, antes que os francófonos venham atrás de nós...

Aqueles que precisam sair, podem sair. O Engenheiro Celso tem uma apresentação importante. Ele vai demorar pelo menos umas duas horas, segundo ele – sério. Nós temos as apresentações menores e temos que passar o recado à Profª Maria Helena. Então, seria importante que até 16h30 a professora possa ter a palavra, para que possamos fazer as considerações e possamos encerrar. E o que a professora tem a dizer, não demorará apenas cinco minutos, acho que vai demorar um pouco mais.

O Dr. Geraldo não está. Poderíamos, então, passar à apresentação do Claudio, do CJ. Além do CJ, temos o Geraldo e o Celso para hoje, certo? O.k.

O voo da professora é às 20h30. Então, podemos ficar aqui até às 20 horas.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – Na realidade essa apresentação é uma proposta de que a gente discuta e tente chegar a algum nível de consenso em relação a algumas definições. Basicamente está ligada a essa parte de infraestrutura aeronáutica, capítulo dois – passe adiante, por favor –, em que nós temos a classificação padrão atual: os aeródromos são divididos em civil e militar, e os aeródromos civis, em público e privado. Isso é a atual. Há uma linha que acompanha, que mantém, essa mesma classificação.

Há uma segunda proposta, que por sinal eu acho que é a do Geraldo – próximo, por favor – que fala em aeródromos, não fala mais em civil e militar, e, sim, em público e privado, como propriedade. Do privado, há o de uso público e o de uso privativo, que seria para uso específico, e de uso particular, que seria o que hoje é o nosso aeródromo privado propriamente dito. Então, é um pouquinho diferente.

Dessas propostas saem toda uma série de condicionantes. Vamos ver a terceira proposta, que é a divisão entre público e privado. O público se divide entre civil e militar.

O militar se caracteriza como sendo um aeródromo civil, mas é civil de uso restrito. E existe o público civil de uso geral, que é o público propriamente dito; e o público civil de uso restrito. E há o privado, que é de uso pessoal. Na realidade, encaixa-se um pouco com a proposta dois, só colocando que o militar é de uso público. Então, são três propostas distintas.

Agora, mais uma aí, só para a gente...

Todas elas, de qualquer forma, colocam que o aeródromo civil tem que ter o cadastro. Eu acho que a do Geraldo não fala nisso, mas permite que seja incluído esse item. Eu acho que isso aí não vai ser problema.

O aeródromo de uso público tem que ter uma certificação sempre ou uma certificação gradual, também, nas três opções existe esse jeito. E o privado, de uso privado, privativo, tem que ter o registro pelo menos.

Então, o meu objetivo aqui foi brevemente mostrar as três opções. São três opções diferentes, porque precisamos, de alguma forma, para dar continuidade nos demais artigos no que se refere à infraestrutura. Eu

acho que o Dorieldo é o defensor de uma dessas propostas, o Geraldo é de outra proposta, e acho que o Ronei é da outra proposta.

A sua é a um ou é a três?

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Eu sou da atual. Na minha, a única diferença é que o aeródromo militar não é público, não é de uso público. Ele pode até ser estatal, mas não de uso público, e a defesa, também, que não se baseia na propriedade, mas na destinação. Esta também é a defesa do José Pacheco, que é o autor do livro de comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica e também que trabalhou na redação do Código.

Eu considero muito complicado defendermos infraestrutura militar como de uso público, porque os aeroportos são regidos pelo princípio da não discriminação. Então, se os aeroportos militares vierem a ser de uso público, eles não podem discriminar outras aeronaves, inclusive as que praticam voos.

Então, há uma incompatibilidade, porque, pelo fato de ele ser militar, ele é de uso privativo da Força Aérea. Ele foi feito para a defesa do País. E, se você diz que ele é público, significa que ele não pode ter discriminação com relação a outros tipos de aeronave.

Então, pode haver conflito da realização da prestação de serviços aéreos com a defesa do País. Ele foi feito para aquele fim, para a defesa, é de uso privativo. Eu vejo essa incompatibilidade conceitual da finalidade de uma infraestrutura de uso militar e da finalidade de uma infraestrutura de uso público. Basicamente, é esta a defesa.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – Eduardo, você poderia mostrar de novo as três propostas, para podermos...

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – É com essa que eu compactuo. O civil é de uso público e de uso privado. O militar é uma outra espécie.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – Então, você compactua com o que está hoje no CBA, certo?

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Sim. Só com uma diferença: o CBA usa o termo “privado”. Eu defendo que se passe a usar os tempos “uso público” e “uso privado”, até mesmo porque a maioria dos países na América Latina adota essa nomenclatura, sendo que as leis deles ou são mais novas, mais recentes que a nossa, ou foram reformadas, como a lei do Uruguai. Então, as expressões “uso público” e “uso privado” são mais adequadas, para não dar essa interpretação de relacionar com a propriedade, que não tem nada a ver com a finalidade da infraestrutura.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – A proposta dois é a do Geraldo, certo? Não fala no militar aí? O Geraldo chegou.

Esta é a sua proposta de classificação, certo?

O SR. GERALDO VIEIRA – É.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – E qual é a proposta três? Mostre, por favor, a proposta três agora, Eduardo. Público e privado. Essa aí tem outra nomenclatura, mas é muito parecida com a proposta dois.

Bom, a ideia é que tentássemos chegar a um consenso em relação a que classificação nós vamos adotar dentro do nosso Código, da nossa proposta.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, Marcus.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – É só um esclarecimento em relação à proposta dois. Você pode voltar, por favor?

Existe também alguma diferenciação na destinação do uso do aeródromo público nessa proposta?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, desculpem.

O SR. GERALDO VIEIRA – Está perguntando a mim, não é?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Só um minutinho, Dr. Geraldo.

O pessoal do som – eu me esqueci de dar o recado – pediu para que, antes de falarem, pelo menos se identifiquem com o primeiro nome. É só para ficar mais fácil o registro.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Marcus Oliveira, da AIAB.

Quero só fazer uma pergunta para saber se existe classificação pela propriedade pública e privada e, depois, classificação pelo uso no caso privado. Pergunto também se existe essa classificação pelo uso no caso público, na proposta dois.

O SR. GERALDO VIEIRA – Existe, porque, nessa proposta, nós estamos classificando pelo regime a ser aplicado. Como pretendemos abrir o setor para o investimento privado, nós estamos dizendo que o público é esse objeto de concessão, que é um processo especial de acesso ao serviço, mas estamos admitindo que, sob regime público, haverá a segunda modalidade, além da atual, que é o aeródromo civil privado, no entanto aberto ao uso público. E aí nós imputamos a esse aeroporto o regime público na prestação de serviço, exceto no que se refere ao valor do contrato, porque seria um projeto de investimento privado.

Portanto, nós temos o público lá em cima, que seriam os atuais, e, depois, o aeródromo civil privado de uso público, que seria explorado em regime público, porém com a característica de que não decorre de uma

concessão. Assim, não existe um valor de contrato, e a administração é toda privada. Não há reversão de bens, não há prazo, nada disso. A única distinção são esses três pontos, fundamentalmente.

Nós escolhemos essa modalidade, que seria um aeródromo civil privado de uso privativo, para acolher todas as operações aeroportuárias cujo aeródromo não seja aberto ao público. Então, o que pretendemos alcançar com isso são todas as outras formas de prestação de serviço de infraestrutura aeroportuária, porém não acolhendo, não trazendo para dentro dela o uso público.

O que seria isso? Seriam todas as demais formas, e nós relacionamos aqui o que poderia ser feito. O empreendedor do aeroporto poderia, por exemplo, construir um aeroporto para carga que poderia ser doméstico e internacional. Imaginem: duas companhias de carga grandes resolvem construir, com recurso próprio, um aeroporto para carga, para aviação não regular. Então, eles poderiam operar esse aeroporto livremente em regime privado...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. GERALDO VIEIRA – Só para eles. Não. Poderia ser para carga; poderia ser um aeroporto só para manutenção.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – A diferença entre privativo e particular seria simplesmente exploração econômica.

O SR. GERALDO VIEIRA – É. O privativo pode ter exploração econômica, e o de uso particular, não; ele é construído e operado, porém não tem exploração comercial. É a pista do interior, ou da fazenda. O outro, não. O outro opera qualquer tipo de serviço de infraestrutura, em regime privado.

O de cima, o privado de uso público, seria operado pelo empreendedor mediante autorização vinculada. Se você analisar a proposta, vai ver, por exemplo, que há 20 cláusulas necessárias no contrato de concessão. Como ele vai obter a operação mediante uma autorização do Estado, essa autorização é incondicionada, mas depende de autorização do Governo.

E nós colocamos que, sempre que houver um projeto desse tipo, ele será divulgado e, se mais de uma pessoa manifestar interesse em fazer o mesmo empreendimento, isso será submetido a um processo de seleção pública, e vai ganhar quem garantir maior volume de carga ou de serviços.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Ainda sobre essa proposta, quero fazer só mais duas perguntas.

Nesse caso da autorização, existe uma avaliação meramente técnica, ou seja, da sua capacidade de operar aquele aeródromo para uso público, ou existe também uma avaliação econômica associada, de interesse para a emissão dessa autorização?

Segunda pergunta. Houve, na verdade, uma discussão anterior – não sei se ela estaria nessa proposta – de que o aeródromo público também poderia ser de uso particular ou restrito, no caso,

por exemplo, de um aeródromo militar, que seria enquadrado dessa maneira. Seria estatal, porém de uso restrito ou particular, ou de qualquer forma.

O SR. GERALDO VIEIRA – Como nós ainda temos, no momento atual, uma mistura de infraestrutura civil e militar – há vários aeroportos que são bases aéreas também –, nós achamos importante, para não criar mais um ponto de atrito na nova legislação, separar pela destinação. Existe aeródromo militar e aeródromo não militar, civil.

Para o militar, não estamos pedindo regra nenhuma, a não ser que, quando conviverem militar e civil numa mesma área, as duas autoridades, a de aviação civil e a autoridade aeronáutica, vão emitir o regulamento de convivência para isso. O resto todo é civil.

Não estamos restringindo nem regulando a possibilidade de a aeronave militar utilizar um aeródromo civil, porém estamos dizendo – dizendo não, assumindo – que, se houver uma operação de guerra, estado de sítio, estado de defesa, ela vai usar qualquer bem público, assim como as Forças Armadas utilizam. Então, não é necessário fazer a distinção na lei.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. GERALDO VIEIRA – A regulação econômica é assim: aeródromo civil de uso público é explorado em regime público, clássico; e, para isso, há as regras, aqui. Aeródromo civil, privado, aberto ao público, portanto liberado para uso público, são as mesmas garantias de operação do aeródromo público, porém retirando delas questões pontuais, como valor do contrato de concessão, já que se trata de autorização, de liberdade tarifária e de preços.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Mas o meu ponto é só o seguinte: se dois aeroportos privados, que serão abertos para uso público, quiserem operar na mesma área – por exemplo, de captação –,

se existe uma avaliação, por exemplo, para emissão da autorização, do interesse econômico. É só esse o ponto. Ou se os dois, uma vez comprovada a capacidade técnica, seriam autorizados; se haveria essa permissão da lei, essa previsão legal de que houvesse essa avaliação econômica na emissão ou não da autorização para um aeródromo privado ser destinado a uso público.

O SR. GERALDO VIEIRA – Se a área locacional for a mesma, ele vai ter de apresentar um projeto, e a autoridade vai avaliar, mas, em princípio, nós estamos liberando tantos quantos sejam na mesma área locacional, porque se trata de monopólios naturais, sejam eles exercidos em regime público ou privado, sem limitação.

O que isso pode incomodar no futuro? É isso que eu deixei claro: amanhã, alguém pode resolver fazer mais três aeroportos na região metropolitana de São Paulo, em tese. Isso é possível que aconteça, mas, se o Estado, ao examinar o projeto que está sendo proposto, entender que existe alguma restrição, ele que não faça a autorização. Quer dizer, eu tenho o direito de requerer, porém o Estado não tem o dever de autorizar, ainda que cumpridas as condições, se for verificado algum prejuízo. Como eu acho que esse tipo de aeroporto, em região metropolitana, no futuro, vai acolher mais uma necessidade de demanda da aviação geral e da aviação não regular, parece-me, então, que, nesse caso – a aviação geral, a aviação não regular, centro para manutenção de aeronaves –, a autoridade não terá como, fundamentadamente, opor uma restrição. O *lobby* contrário será feito pelos atuais concessionários de aeroportos, que podem ver aí a possibilidade de o fluxo de passageiros, projetado para os 25 anos da concessão, não acontecer. Mas, como nós temos um mercado crescente, temos uma taxa interna de retorno identificada e outras condições econômicas que protegem o concessionário, eu, particularmente, acho que não há risco nenhum de que ele venha a ter prejuízo na atividade, em função da locação ou da construção de empreendimento na mesma área locacional.

O que se está pensando aqui, nessas grandes regiões metropolitanas, é podermos cercá-las a 100km, 200km de distância, com empreendimentos privados que vão obedecer a todas as características de segurança operacional, blá-blá-blá, para dar conta da demanda que está em curso. Então, estamos possibilitando aqui que alguém construa um aeroporto para transporte aéreo não regular de carga e que esse aeroporto possa ser internacional. Hoje, é muito simples você obter o alfundegamento dessa instalação. A Receita Federal faz um procedimento simplificado, e o particular é o porto seco, de carga marítima. A Receita Federal examina, e você assina um contrato de alfundegamento, em que você banca o custo da fiscalização aduaneira. Com isso, vamos permitindo que o País vá crescendo, inclusive para o interior, a partir das regiões metropolitanas para o interior. Nós achamos que isso é indispensável para criar uma escala que possa acolher uma rápida expansão dos serviços aéreos.

O que nós estamos dizendo, e é importante, e aí vai ser outro ponto de argumentos contrários, porque a mesma coisa aconteceu com o porto. A legislação prevê a possibilidade de construção de um porto na mesma hinterlândia de um outro. O que dizem os lobistas contrários? Os que já estão com terminais arrendados dentro da área do porto público organizado, como o Santos, não querem uma instalação maior, mais eficiente em São Sebastião, ou lá próximo ao Guarujá, ou em Antonina, ou próximo a Recife, porque eles argumentam que o custo desse porto público é maior do que o do porto privado.

Portanto, há um tratamento “disonômico” com relação à competição. Eles dizem que não têm condições de competir, efetivamente, no caso do Portonave, de Santa Catarina, que fica em uma margem do Rio Itajaí, e o porto público, do outro lado, administrado pelo Município, na outra margem. Hoje, o Portonave consegue operar, despachar um contêiner para o exterior de frios – é o maior porto de frios do Brasil – a um terço do preço do mesmo contêiner no outro lado da margem, porque é uma empresa estatal.

(Soa a campanha.)

O SR. GERALDO VIEIRA – Então, a nossa concepção de modelo é permitir um crescimento rápido, estabelecer que pode ser feito em regime privado. Isso significa que eu vou ter liberdade para praticar os meus preços e, obviamente, se eu vou concorrer com aeroporto público, que já carrega subsídios, que já estava construído, eu vou ter preços melhores. É o *maverick*, o *maverick* da exposição de manhã o simples fato de eu permitir que alguém faça, dar consistência a uma maior consistência aos preços específicos que são praticados no aeroporto público hoje. Em segundo lugar, se eu monto meu empreendimento, e são muitos bilhões para construir isso daí, obviamente que eu vou ter uma estrutura de gerenciamento e eficiência muito maior, possivelmente no começo, no início do programa, do que os outros que já estão instalados. Agora, não fazer isso, hoje, no Brasil, é simplesmente repetir a estrutura atual, o que significa dizer que nós estamos aqui decidindo não modernizar o código, no prosseguimento desse modelo, que sucateou a infraestrutura aeroportuária do País.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, pela ordem.

Dr. Geraldo, o senhor vai fazer a apresentação? O senhor fez a apresentação?

O SR. GERALDO VIEIRA – Eu acho que essa proposta, só para fazer uma síntese, rompe com o modelo atual nesses aspectos que eu mencionei; abre o mercado para investidores privados. Se o aeroporto for de uso público, vai ser sob regime de exploração privado, porém atendidos todos os requisitos para o uso público. Os demais decorrem desse modelo. A proposta que eu trouxe hoje, que é a segunda versão, está adaptada a esse conceito. Se nós não aceitarmos, se a Comissão não aceitar a proposta que eu trouxe, que é essa segunda proposta, nós teremos que refazer tudo isso foi feito, adaptar um outro modelo. O que se está pretendendo é um modelo que abre.

Se o modelo vai manter fechado, ocorrerá a necessidade de uma outra regulação que não a que está aqui.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Perfeito.

Nogueira.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Vou abusar do Geraldo.

Eu fiquei com dúvida, Geraldo, na parte conceitual do privado uso público e privado uso privativo, na proposta 2. O Marcos perguntou: “Exploração comercial?” Você falou: “Sim.” Mas eu fiquei com dúvida se a exploração comercial é o item que realmente diferencia um do outro.

Obrigado.

O SR. GERALDO VIEIRA – A tabelinha não está bem detalhada, mas todas as modalidades operacionais que estão propostas aqui, exceto o aeroporto de uso particular, que não é nem explorado, é operado, todas elas têm exploração comercial. A primeira categoria que nós chamamos de necessidade técnica legislativa, chamamos de aeródromo civil público. Portanto, aberto ao público, de uso público.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. GERALDO VIEIRA – O segundo: aeródromo civil privado, aberto ao público.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. GERALDO VIEIRA – É quase irmão gêmeo, mas o primeiro se faz em regime público; o segundo, em regime privado. Significa liberdade tarifária, não reversibilidade dos bens, não valor do contrato, prazo indeterminado. Enquanto o cara estiver prestando o serviço adequado, ele está lá executando. Não tem prazo. O contrato de adesão só se desfaz perante a prestação de serviço inadequado. Aí o Poder Público vai lá e tira.

Eu utilizei o uso privativo para diferenciar aqueles aeroportos que não são abertos ao uso público. Por exemplo, você chega à aviação geral, ou a um táxi-aéreo, ou a qualquer outra aviação; o indivíduo para operar ali tem que ter uma “aquiescência”, entre aspas, anterior do operador do aeroporto. Por isso eu chamo de uso privativo, para distingui-lo do outro, que também é privado, mas de uso público. Uso privativo.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. GERALDO VIEIRA – Necessitam. Todos necessitam exceto do uso particular. Em todos eles haverá uma administração.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. GERALDO VIEIRA – Sim, mas o que a pessoa vai fazer quando construir o investimento, porque tudo isso é dialética legal para poder criar o símbolo, etiquetar o líquido que tem dentro da garrafa. Então, o indivíduo vai fazer o seguinte: construir um aeroporto, e nesse aeroporto operam aviões da aviação geral, aviões de transporte aéreo não regular, aviões experimentais. Portanto, ele já divulga para o público que aquele aeroporto dele vai ser utilizado naquelas classes de aviação.

Digamos que a Fedex venha aqui e faça um aeroporto de carga. A Fedex vai dizer: “vou explorar esse aeroporto comercialmente; vou transportar todas as cargas domésticas e internacionais nesse aeroporto; vou permitir, adicionalmente, que essas empresas de aviação geral e de táxi-aéreo operem aqui comigo para eu ampliar a receita, mas não vou permitir que outra empresa consolidadora de carga, como os Correios, opere aqui.” Por isso que chamo de uso privativo. Se a empresa Correios se sentir incomodada, opera no aeroporto público ou constrói o seu aeroporto.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – A minha dúvida permanece um pouquinho, talvez pela falta de alcance do uso privativo, pegando um exemplo que você deu, Geraldo.

Você fala: “o aeroporto vai permitir operações da aviação geral.” A aviação geral é um leque bastante grande de segmentos, dezenas de atividades decorrentes. Vou pegar um exemplo: eu tenho uma empresa de mecânica e sou representante de três empresas estrangeiras que fabricam aviônicos. Vou dar um exemplo superconhecido que está na maioria das aeronaves. Eu sou um credenciado da Garmin. A sua aeronave tem um

problema no equipamento Garmin, e você vai até esse aeroporto. Aí você não pode dizer que é o Nogueira que vai ou que é o colega aqui. Você simplesmente vai ter que ter a porta aberta para atender a qualquer Nogueira que tenha um Garmin e que, de repente, tenha um problema naquela região.

Nesse ponto, fica a minha dúvida do uso restrito, porque, se eu me basear no exemplo dessa minha oficina, eu tenho a porta aberta, como porta de rua, loja de rua. Qualquer um que precisar entra. Porém, se qualquer um que precisar entrar, ele para mim tem o uso geral, ele é de uso público. Esse ponto é que eu não consegui captar, Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA – Nogueira, foi ótimo. Eu acho que a pergunta é excelente para esclarecer o seguinte: a minha proposta se difere radicalmente da Proposta nº 3, porque não existe uso restrito. O que estou definindo é o regime de exploração. Se o aeroporto está sendo explorado em regime privado, o dono do aeroporto, o investidor é que vai dizer o que vai operar naquele aeroporto. Não existe restrição. É economia de mercado, tudo livre. O indivíduo constrói o aeroporto dele. Nós já temos, inclusive, precedentes nisso, que é a construção do aeroporto de São Paulo, da cidade aeroportuária. O cidadão, quando construir o aeroporto, vai atrair para dentro do aeroporto o maior número possível de “operadores aeroportuários”, entre aspas, ou seja, de oficinas de manutenção; vai construir o maior número possível de hangares ou dar para o terceiro interessado construir o seu hangar. Quando ele traz uma oficina de manutenção, no teu caso, e a oficina vai lá para dentro, a oficina vai dizer: “amigo, eu faço manutenção desses tipos de aeronave.” Qualquer aeronave que venha a fazer manutenção vai acessar o aeroporto.

Essa é a beleza do setor privado, das eliminações de barreiras, da adaptação do modelo às necessidades do País. É claro que o sujeito que empreender, que começar a criar obstruções de acesso ao aeroporto dele vai estar perdendo receita, mas, ainda assim, ele fica exposto, porque ele tem o aeroporto público, de acesso público, concorrendo com ele, e há outros de acesso público que são operados em regime privado, só que é garantido o acesso público.

Então, o acesso privativo só se distingue do acesso público porque eu estou dizendo que, no acesso público, qualquer aeronave entra no aeroporto. Porém, estou dizendo, para diferenciar e estabelecer a concorrência, que, nesse aeroporto onde qualquer aeronave entra, ele vai ser administrado sob regime privado, o que significa dizer que ele formula sua regra de tarifa, a sua regra de preços específicos, o preço dos hangares que ele vai ceder para um terceiro construir ou não.

Lá na cidade aeroportuária, um projeto maravilhoso, eles colocaram dentro do aeroporto, do aeródromo, uma universidade, bairro residencial, centros de formação específica e treinamento de pessoal, hangares. São 700 aeronaves que vão poder, simultaneamente, com capacidade de estágio, operar naquele aeroporto. Foi um drama para se conseguir isso, mas a SAC, graças a Deus – não a Anac –, entendeu que aquilo ali é um centro gerador de riquezas. E, mais do que isso: as pessoas estão criando lá um polo de manutenção de aeronaves da aviação geral de padrão mundial, com as melhores tecnologias disponíveis no mundo. Vão fazer manutenção de aeronaves também na América Latina inteira.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA – Então, isso é livre.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – Só para complementar, se você me permitir. O que eu entendo de diferença entre o uso privativo – os dois são privados – e o uso público é que, no uso privativo, o proprietário, o operador poder dizer: “eu não aceito a TAM; eu não aceito os Correios.” Não é quem quiser vai. Eu posso restringir, por ser de uso restrito. Se ele fosse de uso público, não. Ele não poderia restringir. A TAM poderia operar, qualquer outra empresa poderia operar também. Mas essa é a distinção.

O SR. GERALDO VIEIRA – Perfeito.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, pela ordem.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Pela ordem, por favor. O Tercio tem uma inscrição.

Senhores, mais um detalhe: eu gostaria que não se alongassem, não por mais de dez minutos, porque nós temos a apresentação do Celso, e é uma apresentação um pouco longa. Peço, então, a paciência de todos e também as devidas considerações com mais objetividade, se bem que o debate está andando muito bem. Está em um bom nível.

Sim, Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA – Só uma última observação, e eu me calo.

Se você for verificar a proposta, existe uma proposta inicial definindo o contrato de concessão e todas as cláusulas do contrato. São 25 cláusulas. Esse é o aeroporto clássico, concessionado, que já está aí, operado sob regime público. Nesse operado sob regime privado, mas aberto ao público, de uso público, são todas aquelas cláusulas, menos três, que garantem a operação do aeroporto em regime privado; no de uso privativo, são todas aquelas cláusulas, menos sete ou oito; e, no de uso particular, todas aquelas cláusulas, menos dezoito. Com isso, ressalva-se o interesse público, ressalvam-se as questões vinculadas à segurança, à operação, etc..

Por último, a autorização vinculada é quase, entre aspas, um “contrato de concessão”. É uma forma admitida na Constituição e já utilizada largamente no setor portuário, no setor de telecomunicações e no setor ferroviário. Então, nós não estamos inovando na ordem jurídica constitucional. Não há inovação nenhuma, não há prejuízo nenhum à matriz constitucional. Estamos simplesmente abrindo a possibilidade de que uma nova forma possa ser utilizada, mediante controle absoluto do Poder Público, via agência reguladora e tudo o mais.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eu só vejo uma situação, rapidamente. A minha preocupação não é nem o privado, o público ou o privativo – primeiro, o Tercio; depois, estou inscrito –, até porque, geralmente, parece que a Infraero também – o Tércio até pode esclarecer isso – tem retornado alguns aeroportos para as municipalidades, porque muitos Municípios querem aeroportos, mas ninguém tem condições de tomar conta deles, ou também de tomar conta das pistas de pouso. E muitos Municípios, inclusive, degradam esses campos aeroportuários por especulação imobiliária, por falta de interesse, etc.. Eu também gostaria de ver uma ressalva ou uma maneira de esses campos serem preservados também.

O SR. GERALDO VIEIRA – Ao definirmos a questão da delegação, o aeroporto público tem duas formas de outorga: ou é concessão, de um lado, mediante licitação, ou, de outro lado, outorga de delegação, mediante convênio entre a União Federal e a entidade pública.

Nós estamos admitindo, também introduzindo formas de parceria público privada e de consórcios públicos. Em Santa Catarina, o meu Estado natal, nós estamos avançando na direção quase de formar um consórcio para o aeroporto, assim que essa lei for editada, entre dois Municípios de dois Estados diferentes e com a participação dos governos estaduais, dos Municípios e do setor privado adicionalmente.

Então, essa nossa proposta abre essas possibilidades múltiplas de definir como fazer. E não é que eles deem prejuízo, porque é outra visão; é outra visão de mercado. Não é que esses aí dão prejuízo. São outras formas operacionais que acolhem investimentos privados.

O pessoal lá está pensando: “vou fazer um *shopping* aqui com uma pista, porque isso me viabiliza o serviço aéreo.” E esse aeroporto é da Infraero e deve ser um dos que dão prejuízo, mas dá prejuízo por quê? Qual é a razão de dar prejuízo? Porque a forma é inadequada.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dr. Tercio, por favor; Nogueira, depois o Thiago. Mais alguém, senhores? Porque temos a próxima apresentação. Então, temos o Tercio, temos o Nogueira, depois o Thiago.

Por favor, Dr. Tercio.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Eu gostaria de iniciar informando que, realmente, nós temos um índice razoável em termos de solicitação de devolução ou de assumir aeroportos no interior de alguns Estados, inclusive no Estado de Santa Catarina, onde nós temos dois aeroportos que foram construídos. Um está em fase de término de construção – eu estou aqui pelejando para lembrar o nome dele – e o outro é Criciúma.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Jaguaruna!

Um é Jaguaruna e o outro é Forquilha. São dois aeroportos – o Forquilha, em Criciúma –, onde foram realizados grandes investimentos por parte do Governo, e depois o Governo do Estado construiu o Jaguaruna e está tentando levar o funcionamento daquele aeroporto. Só que, se não levar, é uma construção morta. Foi feito um aeroporto que não tem movimento e cujo movimento maior já está situado no aeroporto de Criciúma, no Forquilha.

Isso aconteceu também no Estado de Minas Gerais, nas proximidades de Juiz de Fora, com o Aeroporto...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Goianá. Foi a mesma situação.

Uma terceira situação semelhante, que vai acontecer brevemente, será entre Piauí/Parnaíba e Ceará/Jeriquara. Jeriquara está construindo um aeroporto em muito melhores condições do que o de Parnaíba. Só que Parnaíba está sob o ônus da Infraero, como estatal, que administra o aeroporto. Ela conseguiu essa administração, através de uma orientação política, para fazer *charters* internacionais. E lá, realmente, foi feito um voo *charter*. Um. Não foi feito nem um outro mais. A Azul opera ali com o 42 e com o 72, e estava retirando

do. Acho que há um voo por semana, Thiago, se não me engano. Portanto, não há mais voos, e nós estamos lá com uma estrutura administrativa e uma estrutura de manutenção e não obtemos nenhum rendimento com relação a isso.

No caso da apresentação do Dr. Geraldo, eu gostaria de voltar à Proposta nº 1, por favor.

Na Proposta nº 1, os aeroportos estão divididos entre civis e militares, o que a Infraero vê hoje como o mais adequado.

Primeiro, os aeroportos públicos já têm a sua definição feita pelo próprio código; existe o privado, que também pode, às vezes, dependendo do seu proprietário, ter a sua operação autorizada; e o aeroporto militar – é unicamente militar –, caso específico da base aérea de Santa Cruz, base aérea de Santos, base aérea de Santa Maria, mas existem aqueles que nós chamamos de compartilhados, em que existem operações civis e militares. Exemplo: a base aérea de São Paulo/Guarulhos, Salvador, Fortaleza, Galeão e um sem-número de aeroportos que existem por aí.

Quando essa proposta foi debatida, quando foi apresentada pelo Dr. Ronei, da SAC, ela estava de acordo com a visão da Infraero em termos de controle dos aeroportos públicos e privados, porque nós fazemos a manutenção devida e damos condições para que sejam feitas as explorações, seja em termos de infraestrutura com a construção de oficinas, de escolas, seja com a parte de atendimento às empresas aéreas, com as suas grandes oficinas, como é o caso de Porto Alegre, onde existem as maiores oficinas dentro dos nossos aeroportos; e o privado, que ficaria dentro daquela situação exclusiva do privado; ele fez um investimento e vai autorizar quem ele quiser para operar ali. O militar está dividido em dois: em compartilhado, junto com o civil, e o exclusivamente militar.

Esse é o entendimento que nós temos.

O SR. GERALDO VIEIRA – Desculpa, eu só gostaria de esclarecer que a minha proposta não diverge absolutamente em nada da sustentada pela Infraero e pela SAC. Absolutamente. Como se vai rotular o que está dentro da garrafa, como eu expliquei, não é tão importante. A questão aqui é abrir operações aeroportuárias, estender, ampliar as possibilidades. O privado ali é o de uso particular. Só pode ser operado pelo proprietário dele; é proibida a exploração comercial. Esse é o modelo do código.

Então, nós vamos classificar, adaptar a minha proposta para dizer que tudo é público; sendo tudo público, um é explorado em regime público, esse que está aí, e os outros dois a que me referi: o privado aberto ao público e o privado privativo. Esses vão ser explorados em regime privado. Portanto, vai haver liberdade tarifária.

Então, nós não estamos divergindo com relação a modelos, à forma. O que precisamos ver é o produto final. Eu estou abrindo o mercado para investimento privado ou não. Parece que todos estamos de acordo que o mercado deve ser aberto, inclusive é isso que estou entendendo da intervenção do colega da Infraero.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dr. Geraldo, o senhor passou algumas contribuições hoje, e essas contribuições serão replicadas aos demais, mas, até se antecipando ao discurso, está sendo muito bem colocado. A nossa Relatora vai explicar mais pormenorizadamente para todos, mas se pudéssemos ter essa explicação do senhor dentro daquela minuta, até para justificar, acho que ficaria muito melhor, muito mais claro até.

Agora, o próximo com a palavra é o Nogueira; depois, o Thiago.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Obrigado. Eu me levantei antes do Gerando.

Geraldo, você explicou, explicou e não falou a palavra mágica! O Moura me passou o texto que vocês apresentaram. Eu não o havia lido. Ele fala de não regular e vem citando uma série de atividades, excluindo a aviação regular. Então, eu posso simplificar o entendimento entre o privado de uso público e o privado de uso privativo: a diferença está na presença ou não da aviação regular, porque todas as demais atividades de aviação estarão presentes num ou noutro.

Nesse ponto, tendo esse entendimento, parece-me muito mais fácil me alinhar à Proposta nº 2, justamente pelo que o Geraldo comentou.

No mundo de hoje, não nos anos 80, quando foi criado o atual código, as duas figuras se bastavam, mas, no mundo de hoje, elas já não se bastam mais. Cabe uma terceira opção. Não sei se “privativo” seria a palavra final; pode ser que alguém não goste. Eu não gosto muito dela, mas entendo o conceito do que ela está representando na proposta. Ela parece que atende a uma necessidade mais atual de que haja a possibilidade de ser um *business*, porque há essa necessidade.

O que justifica a minha posição não são os belos olhos do Geraldo, até porque ele não os tem, mas, hoje, na aviação geral, um dos grandes problemas são as empresas que têm suas atividades na aviação geral, porque, justamente, ou elas estão no público, ou não estão em lugar nenhum. Então, é uma questão de sobrevivência de um mercado que tem quase 300 mil empregos, postos de trabalho garantidos, mais de um bilhão de tarifas. É o segundo mercado do mundo em termos de aviação.

Nesse caso, a Proposta nº 2 parece-me que atende a uma necessidade que nós temos sentido no mercado não é de ontem, é de duas dezenas de anos pelo menos, quando começou realmente o mundo a mudar, e a atividade começou a se abrir.

Era só isso, Geraldo. Obrigado, mas você não falou a palavra mágica!

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente, o nosso querido Nogueira falou da palavra mágica. É verdade, e eu lembro, vocês vão examinar, que é um texto para debate.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Claro!

O SR. GERALDO VIEIRA – O importante é onde queremos chegar, o que queremos fazer com o nosso País, se ficamos na África ou se vamos para a Europa.

A questão é que nós estamos conferindo direito explícito a um empreendedor que queria empreender o aeroporto civil privado, em regime privativo; estamos a ele dando direitos de obter, estamos tirando o direito de o Estado recursar. Ele pode recursar na outra forma, que é para uso público, mas não para uso privativo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Perfeito.

Bom, passando agora ao último debatedor, Thiago.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO – Três pontos só, Presidente.

O primeiro deles é com relação ao primeiro ponto que o Geraldo levantou: consórcio de Municípios para operar um aeroporto.

Hoje, o Plano Geral de Outorgas já permite que isso seja feito. Ele não consegue encaixar a PPP, que ele incluiu no meio desse consórcio, mas ele permite que deleguemos esse aeroporto a um consórcio de Municípios, e esses Municípios, dentro da sua competência, podem, sim, promover uma licitação pública para estruturação de uma PPP.

Acreditamos que isso hoje já é viável, já é possível, inclusive é encorajado e incentivado pela SAC. Hoje nós temos total interesse nesse modelo de parceria com o setor privado.

O segundo ponto com que temos que nos preocupar também, quando reestudamos toda essa lógica e sistemática de aeródromos, é que já existe toda uma situação, não se está criando algo do zero. Existe um setor que, bem ou mal, está equilibrado e se fundamenta em uma instituição privada, resolvida para o uso privativo, ou para o uso aberto ao tráfego, mediante o regime da autorização, que foi incluído, já foi instituído e está em pleno funcionamento – eu acho que essa é uma das principais preocupações do Nogueira –, em que o setor privado pode investir, pode participar, para que a aviação geral possa se desenvolver, independentemente do Estado. Eu acho que isso nós conseguimos colocar na rua. Está tendo uma boa adesão, está funcionando bem. E acho que faz parte também do equilíbrio do sistema, que temos procurado.

Eu acho que, por ora, é isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bom, eu...

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente, eu preciso fazer um registro. Estou sendo oportunista e inconveniente, o senhor me desculpe.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Claro.

O SR. GERALDO VIEIRA – Quero parabenizar o Thiago. Ele tem toda razão. Hoje, essas formas são previstas no Plano Geral de Outorgas. O que nós estamos fazendo? Como estamos construindo uma lei nova e como a lei atual não prevê, nós estamos, na realidade, trazendo para dentro da lei o que já é feito no contexto ressaltado pelo Dr. Thiago, simplesmente adicionando, pela importância do tema. Hoje nós temos a Lei das PPPs e a Lei do Consórcio Público. Nós estamos dizendo que, naquele regime de delegação, pode-se acolher quaisquer daquelas formas não previstas na lei atual.

Faço o registro e parece que estamos todos de acordo, no final.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eu queria apenas dizer que, há dois anos e meio, três anos, participei de um evento chamado Lançamento do PAC 2, no Palácio do Planalto. Tive essa oportunidade, estava lá. Na época, o então Ministro da SAC, diante da Presidente da República, fez uma declaração que até hoje ecoa para o mundo da aviação geral e de forma que eu espero que seja revertida o quanto antes, porque colocaram os táxis-aéreos, a aviação geral e demais como residual. Dentro de tudo, um pacote que estava sendo formado para a aviação. Eu espero que esta Comissão hoje, democraticamente, possa demonstrar que esse mal-estar acabou. Porque, de lá para cá, realmente, tenho sentido que a SAC tem se aproximado, que a Anac tem se aproximado, mas espero que nós aqui possamos tratar de forma inclusiva toda essa questão, que se possa compreender, como o Geraldo dizia, todos os segmentos da aviação, sem distinção ou sem residualismo.

Nogueira, concedo a palavra a você um minutinho, porque o Celso já está ficando vermelho.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Apenas um minuto e trinta.

Os residualistas não guardaram nenhum rancor porque nós entendemos que foi um mal momento do então Ministro. Logo após, ele nos chamou e pediu ajuda justamente para manter a estrutura que eles estavam

prevendo, com um investimento de sete bilhões em não sei quantos aeroportos regionais. O grande medo na SAC era investir e não usar, e logo o Decea iria acabar. Então, convocou a aviação geral para ser a grande operadora desses aeroportos menores. Além disso, que se abrisse a possibilidade de algumas empresas da aviação geral se postarem como administradoras. Nós sabemos a desgraça que é a administração de aeroportos regionais, de aeroportos do interior. O Tercio pode concordar comigo porque frequenta alguns deles e sabe que os vizinhos não têm pernas, não andam. É carro de bombeiro com pneu furado, sem água, com mangueira furada, cercas quebradas, cachorro que passa pela pista, etc. Ou seja, é um caos, realmente, a administração aeroportuária de maneira geral no País. E a SAC logo depois entendeu que o residual não era tão residual, era pesado, e nos convocou para ajudar. É uma pena que não tenha saído ainda.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sairá.

Bem, senhores, diante disso, mais alguma colocação?

Dorieldo.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Dorieldo, vice-presidente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O senhor consegue fazer em dois minutinhos para o Celso já começar a apresentação dele?

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Eu prefiro fazer diferente.

A Proposta nº 1 diferencia-se muito pouco da 2 e da outra apresentada. A diferença é só a estruturação, que aqui é pelo uso e, na outra, é propriedade.

Na questão do regime privado ou do regime público, encaixa-se exatamente naquelas de uso público.

Mas eu prefiro deixar essa apresentação para uma próxima ocasião, porque nós já temos outros para apresentar assuntos importantes.

Então, eu pediria ao CJ que congele essa estrutura 1. E, na próxima reunião, Ronei, você e eu faríamos aqui uma apresentação conjunta, porque praticamente a nossa proposta não se diferencia da dos outros. É só uma questão de nomenclatura: uma, é por propriedade; outra, pelo uso.

Particularmente, defendo que a nomenclatura pelo uso seja mantida, porque na maioria dos países é assim. O Direito Aeronáutico, um dos princípios que o regem é o da uniformidade. Quanto mais uniformes os procedimentos, as normas no mundo todo, melhor para a aviação funcionar. Então, eu defendo que a gente não se diferencie muito das práticas globais sobre classificação de aeroportos que já são adotadas. Mas isso a gente passa para uma outra reunião, porque aí o debate fica melhor e mais a contento.

Respício.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Por favor.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Só para fazer uma organização.

Eu pediria à nossa secretaria da Mesa para incluir, então, a apresentação do Ronei e do Dorieldo para a semana que vem, para eles fazerem um esclarecimento específico disso aqui. Sei que já temos uma agenda para a semana que vem, mas, no caso, o Grupo 3 (Transportes Aéreos) pede que seja inserida, então, a apresentação do Dorieldo e do Ronei sobre isso.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, eu gostaria, então, de passar a palavra ao engenheiro Celso, para que ele faça a sua apresentação.

Hoje, será sobre VANTs e aviação experimental? Qual é a pauta?

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Isso. Hoje, sobre VANTs. Só VANTs.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Só VANTs?

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Porque, na verdade, são dois assuntos.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O senhor pode ficar à vontade para fazer a apresentação.

Há um microfone para ele?

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Eu gosto de ficar em pé. Há como? Eu prefiro.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O.k. Mas pode antecipar. *(Pausa.)*

Aliás, engenheiro, é melhor esperar o microfone mesmo, porque, se não, não fica gravado. A não ser que você se sente aqui e comece a falar. *(Pausa.)*

(Interrupção do som.)

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Pessoal, boa tarde. Eu pedi à Mesa para fazer a apresentação de pé. São anos como professor, pegamos esse hábito.

Foi me passada a incumbência, através do meu chefe, o Prof. Respício, para falar sobre a regulamentação dos VANTs no mundo. Então, a minha função aqui hoje é trazer para vocês uma visão de como isso é regulamentado no mundo inteiro.

Eu extrapolei o que me havia sido pedido e fiz da seguinte forma: vou começar falando o conceito de VANT e os usos possíveis que existem. Em usos possíveis, eu não pretendo ser exaustivo. Vou fazer a análise da legislação internacional para os VANTs, uma análise da legislação que foi proposta pela Anac para o Brasil; o que o País deve esperar da nova tecnologia; apresentar sugestões para legislação; e uma conclusão.

Eu resolvi usar, nesta apresentação, o nome VANT porque é o nome que a maioria dos senhores deve ter escutado, apesar de não ser o nome que está na regulamentação. A regulamentação trata de RPAs, que são as aeronaves operadas remotamente, os sistemas, incluindo não só a aeronave, mas também todo o sistema em que está lincada essa aeronave para que seja feita a sua guiagem. Mas, como o enfoque que eu quero dar é o do uso e das restrições que foram impostas, eu não me preocupei em fazer essa diferenciação mais detalhada. Então, para nós, o VANT é todo veículo que não necessita de pilotos embarcados a fim de guiá-lo.

De um modo geral, as legislações do mundo inteiro colocaram, sob a mesma égide, na mesma regulamentação, os VANTs e os aeromodelos. E a diferença básica é que VANT é tudo aquilo que você usa de forma profissional, com fim diverso do recreacional. Então, aeromodelo é tudo aquilo que usamos para fins recreativos – não é disso que vou tratar aqui.

Pode passar, por favor.

Só para começarmos, eu coloquei aqui alguns exemplos.

O primeiro é o VANT mais vendido no mundo, o Phantom, da DJI chinesa. Essa é uma foto dele acompanhando uma corrida, a Paris-Dakar. Ele é um VANT observador, é um quadricóptero. Ele tem quatro hélices; não tem superfície aerodinâmica do tipo asa fixa. Ele é um helicóptero com quatro rotores. Autonomia dele de voo: cerca de 15 minutos. Ele possui receptores GPS e Glonass – Glonass é o sistema de GPS dos russos. Peso máximo de decolagem: 1,3Kg – uma aeronave leve. Velocidade máxima de 53km/h. E esse VANT já teve – eu não estou falando da planta da DJI na China, eu estou falando somente do modelo Phantom – meio milhão de unidades vendidas no mundo inteiro. A DJI vende aproximadamente 30 mil VANTs por mês. Isso é o que existe hoje.

Outro exemplo aqui também, uma aplicação diversa, é o Yamaha RMAX, uma aeronave que foi desenvolvida no começo dos anos 90, no Japão. É um VANT agrícola, configuração helicóptero convencional, com rotor de cauda. Tempo de voo de uma hora; possui receptores GPS, mas a maioria da guiagem dele é feita pelo ser humano. Peso máximo de decolagem de 94kg, mas já existem unidades para 105kg, velocidade de 40km/h e aproximadamente 8 mil unidades vendidas. O preço desse cara aqui pode variar de US\$400 mil a US\$1 milhão, dependendo do uso que se tenha em mente. Se você quer um cara completamente independente, que você vai lá e plota as coordenadas da sua plantação de arroz, como é o caso do Japão, esse cara vai e faz a pulverização de forma completamente autônoma. Só um dado para vocês: hoje, cerca de 90% dos campos de arroz do Japão são pulverizados por drones como esse. A Yamaha desenvolveu toda a parte de motores, toda a parte de guiagem, toda a parte de controle. Ela tem o RMAX e tem um maior do que esse, que é o Fazer.

Pode passar.

Outro exemplo. Esse foge bastante da aviação civil, mas é só para vocês verem as aplicações.

Esse é o General Atomics MQ-1 Predator, dos Estados Unidos, é um VANT bélico, é um dos VANTs que foram utilizados naquelas guerras do Afeganistão. É uma aeronave de asa fixa convencional. *Endurance* dele: 24 horas. Opera de forma autônoma, através de GPS e Glonass. Peso máximo de decolagem: 1,020t. Velocidade: 217km/h quilômetros por hora. Aproximadamente 650 unidades já vendidas para 11 governos diferentes.

Essa aeronave possui uma capacidade especial e pode ser lançada de um C-130 Hércules. Ele tem uma rampa de paraquedismo, você abre, ele é lançado, executa a missão e retorna a um ponto onde ele pode ser recapturado.

A General Atomics foi uma empresa que recebeu aporte do governo da ordem de US\$15 bilhões para desenvolver todo esse conceito. Não é somente o Predator que eles têm; eles têm outros VANTs também, com os fins mais diversos possíveis.

Usos possíveis. Como eu falei para vocês, de forma não exaustiva: aerofotogrametria, agricultura, guarda costeira, meio ambiente, patrulha de fronteiras – se você quer evitar contrabando, você pode ter lá um VANT do tipo vigilância, que vai patrulhar nossa fronteira –, inspeção de linha de transmissão elétrica, gasoduto, oleoduto, controle de incêndio e queimada, meteorologia, agência de trânsito, etc. Portanto, são vários usos, e eu acho que, quanto mais o tempo passar, mais nós vamos conseguir pensar em usos para esse tipo de tecnologia.

Legislação internacional. Para esse estudo, eu analisei as legislações de quatro países além da União Europeia: Estados Unidos, União Europeia, África do Sul, Austrália e Japão. FAA e Easa eu escolhi por causa da pujança econômica, uma escolha bem óbvia, e os demais por terem certas áreas bastante desenvolvidas. Por

exemplo, Japão, com os VANTs de uso agrícola; África do Sul, muitos falam assim: “África do Sul?” Sim. O Brasil hoje compra VANTs da África do Sul, de uma empresa chamada Denel.

A Mectron, de São José dos Campos, para fazer teste de mísseis, precisa de VANTs muito especiais, que são VANTs do tipo alvo. Você tem que testar o seu míssil. Você precisa de um VANT capaz de fazer manobras para você se certificar de que o seu míssil consegue fazer a manobra correta, atrás de qualquer aeronave inimiga. Então, nós compramos alvos da Denel.

Outra coisa também: o que eu fiz? Eu montei um panorama geral dessas legislações. Por quê? Porque eu quero poder comparar com o que está sendo proposto para o nosso País e, depois, eu quero que, além de fazermos uma análise técnica – prometo para vocês que vou usar bem pouca matemática, só as quatro operações –, possamos refletir sobre o que está sendo proposto hoje.

Vou iniciar com Austrália. A autoridade aeronáutica da Austrália é a Casa. No meu entendimento, hoje, foi o país que mais pensou na utilização de VANTs em seu território. Por quê? Eles pensaram o seguinte: “nós não temos um Boeing nem uma Airbus, muito menos um Embraer ou um Bombardier, mas não vamos perder esse bonde que são os VANTs.” Então, eles fomentaram a indústria de VANTs dentro do território deles. Primeira coisa: permitindo o uso comercial, permitindo o uso comercial de VANTs na Austrália.

Eles possuem, hoje, 304 empresas cadastradas, ativas, prestando serviços. O que eles obrigam? Você tem que fazer uma análise de risco, através da ISO 31:2009, e o que eles obrigam você a fazer? Primeira coisa, você tem que ter uma licença de operador de rádio aeronáutico; conhecimento de aviação relativo ao VANT que você vai operar, da seguinte forma: se você vai operar um VANT de asa fixa, você tem que ter conhecimento de aeronave de asa fixa. Se você vai operar um VANT de asa rotativa, você tem que ter conhecimentos aeronáuticos referentes à asa rotativa. E, por fim, você tem que, obrigatoriamente, ter conhecimento de voo por instrumentos.

Então, eu diria que esses três primeiros requisitos são requisitos técnicos relativos ao operador.

Quarto requisito: eles obrigam que você faça um treinamento com o fabricante do equipamento que você vai voar e que você entenda as características técnicas daquela aeronave; e, por fim, que você faça um treinamento mínimo de 5 horas em voo real nessa aeronave.

O que eles falaram foi o seguinte: se você quer cumprir esses três primeiros requisitos técnicos para o operador, possua uma licença válida de piloto de asa fixa com IFR ou uma licença válida do piloto de asa rotativa com IFR. Então, para se poder operar um VANT, na Austrália, você tem que ser piloto, tem que conhecer aquilo lá.

No meu entendimento, por que eles fizeram isso? Porque é muito complicado você pegar uma pessoa com conhecimento o mais diverso possível, porque, quem é da área deve conhecer aquele pessoal que mexe com aeromodelo e que herdou conhecimentos do pai; porém, ele não tem a doutrina aeronáutica. Então, quando você força para que ele seja um piloto, você já coloca alguns conceitos de *safety*, de *security* dentro da cabeça desse indivíduo.

Lá, as aeronaves são classificados em micro, que pesam 100g ou menos; *small*, entre 100g e 150kg; e *large*, mais do que 150kg. Na Austrália, você pode voar aeronaves com mais de 150kg com certificado experimental. O controlador tem que ser certificado por esses requisitos que eu falei. As normas foram editadas através do CASR-101, parte F. Então, hoje, na Austrália, há 304 empresas ativas prestando serviços dos mais variados possíveis: aerofotogrametria, aerolevantamento, inspeção de linha, aeroagrícola. Há tudo isso hoje na Austrália.

A outra análise diz respeito aos Estados Unidos. Aeronaves podem voar com fins comerciais, desde que possuam uma autorização para isso, através de uma isenção. Você tem que fazer um pedido. Há um formulário próprio, que você acha no *site* do FAA, e ele te dá essa isenção. Ela é analisada e concedida caso a caso. Eles possuem uma proposta de legislação para a categoria *small*. A categoria *small* deles é abaixo de 55 libras, ou 25kg, e vai ser pouco restritiva. Para vocês terem uma ideia, para essa categoria *small* já existe a proposta. Essa proposta fala que os VANTs dessa categoria não podem voar em níveis superiores a 18 mil pés. Então, vejam que ela é pouco restritiva.

Já foram concedidas mais de mil autorizações para voos com fins comerciais. Permanece o limite geral de voos a 400 pés AGL. O que existe hoje é uma proposta de norma.

Aqui, eu saliento o seguinte: como eles forçaram, vamos dizer assim, o FAA a criar a legislação? Eu não sei se o nome lá é decreto, mas foi uma diretriz que saiu do gabinete do Obama, dizendo que, até o dia 30 de setembro de 2015, ou seja, a semana que vem, eles têm que estar com essa norma organizada. Permanece o limite geral, hoje, sem aprovação dessa norma, de voos até 400 pés AGL, o que dá mais ou menos 120m.

Próximo.

A África do Sul divide as aeronaves em dez classes, de acordo com o peso e a energia envolvida na operação. É uma forma de se categorizar em massa e velocidade. Ela coloca ali algumas faixas de massa; porém, dependendo da massa, se você tiver menos massa, você pode ter mais velocidade; se você tem mais massa, menos velocidade.

Limita a altitude em 400 pés AGL (como a maioria dos países).

Exige habilitação para o uso comercial dos VANTs e define critérios claros sobre qual o conteúdo deve ser cobrado em provas teóricas e o conteúdo a ser ministrado em treinamentos. Sobre isso, o que eu achei muito legal da legislação da África do Sul? Eles montaram uma norma, essa SA-CATS-101 e o *Civil Aviation Regulations Part 101*, e disseram assim: “O candidato vai ter que fazer uma prova, e, na prova, a ementa que vai ser cobrada é isso, isso, isso, isso e isso”. Ele colocou tudo e disse assim: “Depois que ele passar na prova e for fazer o treinamento, ele terá de receber um treinamento sobre isso, isso, isso, isso e isso”. Lá eles colocaram tudo claro. Está cristalino. Não há surpresa, não há pegadinhas. Está tudo lá escrito.

Por fim, a Europa, assim como o Brasil, está em fase de análise da norma. O prazo da Europa para análise da norma vence no dia 25 de setembro. A norma brasileira que a Anac propôs basicamente segue a mesma linha da Europa.

Possui três categorias: aberta (menos que 25kg), específica (entre 25kg e 150kg) e certificada (acima de 150 kg).

O uso comercial está restrito às certificadas.

O que eu achei interessante é o seguinte: para a EASA, mesmo os brinquedos comprados em loja são classificados na categoria aberta, na subcategoria brinquedos; eles juntaram os brinquedos dentro dessa categoria, e colocaram que eles vão ter que obter determinada certificação. Muito branda, mas eles vão fazer algumas exigências.

Os sistemas de guiagem deverão passar por processo de certificação tipo ETSO. Aqui é uma ordem técnica padrão em que se vai ter de demonstrar o cumprimento do *software*; terá de ser demonstrado que o *software* que se está usando para fazer o enlace da estação de controle com a aeronave possui determinadas características. Eu gostaria de ressaltar que, geralmente, cumprimentos com TSO e ETSO são processos altamente burocráticos e onerosos.

As propostas de regras estão contidas na A-NPA 2015-10.

Com relação às normas japonesas, eu falei que iria citar; eu até as achei, mas estava impedido de traduzi-las, porque não conheço a língua; a Profª Maria Helena, com toda boa vontade, disse que iria arrumar com um colega dela, mas ainda não veio; então, eu fico devendo para vocês, quando eu conseguir a norma japonesa traduzida. Eu sei que eles são extremamente desenvolvidos na parte de VANTs agrícolas.

Então, vamos analisar aqui o que a Anac propôs. Isto aqui já foge do que o meu chefe havia pedido para mim. O Prof. Respício tinha me pedido que eu fizesse uma análise do mundo, mas eu achei oportuno colocar aqui também o que a Anac está propondo.

Basicamente, a Anac adotou as mesmas premissas europeias. Só que, em vez de chamar de classe aberta, restrita e certificada, ela chamou de Classe 1, 2 e 3, mas os limites são os mesmos: Classe 1 (mais de 150 kg), Classe 2 (entre 25kg e 150 kg) e Classe 3 (menos que 25 kg).

É proibida a operação autônoma. E isso me trouxe dúvidas, porque, por exemplo, um dos critérios de segurança é que ele tenha um sensor GPS – esse é um dos critérios utilizados – e saiba que ele partiu daqui onde eu estou. De repente, eu vou com ele ali onde está o Prof. Respício, e ele perde o contato comigo; uma das formas de garantir segurança é ele voltar pelo mesmo caminho que ele foi. Só que aí eu lhe pergunto: quando ele faz isso na volta, ele não está fazendo isso de forma autônoma? E nós proibimos essa operação autônoma.

O uso comercial não pode dar-se com aeronaves que possuam CAVE, que é o certificado experimental, ou seja, Classe 1, ou Classe 2 e 3, sem uso comercial.

A Anac diz que a Classe 1 deverá ser certificada, mas não diz sobre quais bases isso será feito. Não se diz assim: “O padrão de certificação para a Classe 1 será este”. Ela não me dá um FAR (Federal Aviation Administration), sei lá, 24. Nós temos lá o 23, o 25, o 27, o 29, para certificação de aeronaves, mas, para os VANTs, a proposta diz que vai ter que certificar, mas não diz qual. E a proposta de regra está contida na minuta do RBAC 94.

Agora, o que eu acho? E aí é o que eu converso com muita gente: eu sou uma pessoa que – costumo falar para o Georges – que tem alinhamento com o que eu acho que é coerente. O que eu acho que a sociedade quer com os VANTs? Não estou dizendo eu, Georges, CJ; o que a sociedade brasileira quer com isso? Eu acho que é uma chance muito boa para desenvolvermos, de forma acelerada, a cadeia produtiva aeronáutica no País, porque aeronaves menores envolvem custos menores, apesar da tecnologia ser semelhante. Desenvolvimento prioritário em áreas sensíveis para o País: meio ambiente, agropecuária, segurança pública, criação de novos empregos, aumento da segurança de voo, exportação de produtos de qualidade, oferta de serviços mais baratos e com qualidade equivalente aos ofertados por aeronaves atuais. E aí é onde eu quero fazer a primeira análise.

Hoje, nós estamos com uma classe de até 25 kg, que é a Classe 3, que seria a faixa mais fácil de se operar, onde os requisitos serão menores; porém, esse peso máximo de decolagem é muito bom para a Europa, mas eu acho que ele é inadequado para o nosso País. Por quê?

Na Europa, há países enormes, como a Alemanha, que é do tamanho do Estado de São Paulo, e lá quem tem 25 hectares é um latifundiário. Lá, um VANT com peso máximo de decolagem de 25 kg é capaz de pulverizar a plantação inteira do indivíduo em uma hora!

E aqui no Brasil? A situação é outra. Aqui, nós temos hoje um problema complicado: se é preciso fazer uma pulverização, o sujeito coloca, por exemplo, uma bomba nas costas, bombeia, pressuriza e sai aplicando? Isso é viável se a pessoa tiver até 2 hectares. Há que se pensar que 2 hectares é um retângulo de 100m x 200m; quando se planta milho adensado, planta-se a cada um metro; 100m x 200m, se fizermos a multiplicação, dá 20 mil pés de milho; se o agricultor passar ali 15 segundos em cada pé, são 300 mil segundos para ele pulverizar tudo isso. Se fizermos uma conta simples, 300 mil segundos dividido por 3.600 segundos (1 hora) – vamos imaginar que são 360 mil, 360 mil segundos dividido por 3.600 segundos –, serão mais ou menos 100 horas! É muito tempo.

Então, a partir de 2 hectares, fica complicado pulverizar manualmente. Porém, com menos de 20 hectares, 30 hectares, é inviável colocar um *air tractor* lá. O custo dele é mais alto do que o que o agricultor terá de retorno. Então, quem tem propriedades de 2 hectares até 30 hectares “está na lenha”; ele terá de comprar um pulverizador jato – jato é a marca, conhecida por gafanhoto – muito caro. Ele não vai dar conta de pagar. Hoje, a realidade de muitos agricultores do Estado de São Paulo que plantam hortaliças é essa que eu estou aqui descrevendo aos senhores. E 25 kg não vão solucionar o nosso problema.

Então, o que eu acho é que nós não pensamos nisso, mas a sociedade espera que nós façamos isso, a sociedade espera que nós, como foi colocado no primeiro dia, quando fomos empossados, quando fomos chamados aqui de luminares, apontemos soluções para isso.

A minha primeira crítica é que eu acho que esse limite de 25kg é muito baixo.

Segundo, se eu não deixo ter uma exploração comercial, isso me obriga a desenvolver o produto – vamos supor que eu seja o empreendedor da história – e, se o CJ tem uma plantação de rabanete na terra dele, eu vou ter de vender para ele o produto. Mas aí vejam bem: é aquilo que eu falei para vocês. Um Yamaha RMAX custa entre US\$400 mil e US\$1 milhão. Será que ele, para a plantação de rabanete dele, vai dar conta de arcar com isso? Se eu não viabilizar a certificação de uma empresa e a venda do serviço, nós continuamos na mesma, nós não oferecemos solução para ninguém.

Outra coisa importante: segurança de voo. AUVSI é uma entidade internacional que faz estudos sobre VANTs, e eles fizeram um estudo somente para essa categoria de pequenas plantações que mostrou que seriam poupadas somente nos Estados Unidos 47 vidas por ano. Quem já viu operação aeroagrícola sabe como o indivíduo se arrisca fazendo aquilo.

E mais: como eu falei, essas pequenas propriedades hoje não são cobertas por aeroagrícolas.

Eu acho que, se fizermos uma boa legislação para VANT e prever isso no código, só temos a ganhar.

Apresento as sugestões que eu, particularmente, acho que devem ser feitas.

Alterações dos limites de peso, de modo a se aproximarem dos limites Australianos. Por quê? Porque a Austrália, sim, é um país que possui características semelhantes às nossas. A Austrália passou por um problema muito grave há um tempo. E o que aconteceu? Eles têm agropecuária muito forte, porém, quando entrou a indústria de mineração, precisavam de mão de obra e, então, pagaram mais por essas pessoas que trabalhavam como peões. Então, um sujeito que, antes, tangia o rebanho dele com quatro cavalos – ele e mais três peões – se viu sozinho. E, hoje, na Austrália, eles fazem esse manejo de gado com helicóptero Robinson 22, helicóptero de pequeno porte, a um custo muito alto – depois que eu já tinha terminado isso, eu fui achar uma figura. Se você tiver um VANT que possa manejar seu gado, você também vai ter um ganho.

Sugiro que seja feita a flexibilização para uso comercial.

Uma proposta clara, exata e simples, como a proposta sul-africana, para a obtenção das licenças. O nosso regulamento traz que as licenças serão definidas de acordo com a Anac para cada caso.

Sugiro aí um *deadline* de 30 de dezembro de 2016 para propostas de normas para certificação de VANT classe 1. Nenhum país tem, podemos propor a nossa.

Legislação similar à proposta americana para VANT de classe 3. Similar, não idêntica. Eu acho que a proposta americana para VANT de classe 3 é muito permissiva. Eu acho que podíamos restringir.

E, por fim, isto aqui foi um estudo sobre VANTs que eu peguei do MIT, do Laboratório de Mobilidade. E o que temos de ter na cabeça é o seguinte: hoje, a operação dos VANTs se dá de forma em que eu tenho um grupo de pessoas que precisam trabalhar em conjunto para mover um VANT, porém, nós caminhamos para que eu tenha um time de pessoas coordenando um time de VANTs cada uma. Isso é uma coisa que não temos como frear. Isso vai acontecer. Se deixarmos passar o bonde, nós vamos ficar para trás, como ficamos em relação a muitas tecnologias.

Era a minha apresentação.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Só um minuto. Tivemos muitas inscrições.

Eu até me emocionei, porque todos levantaram a mão ao mesmo tempo. Foi uma coisa meio automática e me pegaram de surpresa.

Vamos fazer o seguinte. Quanto ao sequenciamento, nós podemos fazer assim. Eu sei que o Honorato já estava olhando para mim há tempo, então vamos lá: Honorato, o Donizeti também havia pedido a palavra. Quem mais? Marcus, Doriêdo. Quem mais? Geraldo, Castanho e Nogueira.

Estão inscritos Honorato, Donizeti, Marcus, Doriêdo, Geraldo, Castanho e Nogueira.

Mais alguém?

Vamos lá, porque são quatro e meia. É importante que a nossa relatora tenha tempo para passar alguns recados e para dar algumas satisfações.

Então, Honorato, por favor.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Não vou demorar muito. É coisa rápida.

Primeiro, compartilhamos os meus princípios e os interesses que você apresentou, de segurança e de que realmente a sociedade brasileira usufrua dos benefícios que as aeronaves remotamente pilotadas podem trazer, em especial naquelas situações em que o trabalhador que está ali atuando se submete a algum risco pela característica do que faz.

Eu queria retomar aquele convite que eu e o Brigadeiro Gustavo deixamos na reunião retrasada, no sentido de fazermos uma apresentação do que está sendo feito tanto por parte da Anac quanto por parte do Decea. São as instituições que fecham a regulação necessária para essa questão. Poderemos abordar alguns tópicos que você trouxe, Celso, com mais detalhes.

Há três coisas que eu queria colocar aqui, porque creio que houve um entendimento errado da nossa proposta.

A primeira coisa é em relação à operação autônoma. O exemplo que você citou da operação autônoma é o único que é permitido.

A operação autônoma, de maneira geral, no mundo inteiro, tem sido proibida. A operação autônoma é aquela que não tem o piloto. Inclusive se padronizou a utilização do termo RPAS – aeronave remotamente pilotada, porque existe um piloto. Ele está remoto.

Na operação autônoma não há piloto. O objeto é programado, liga, ele vai, e se acontecer alguma coisa não há como intervir. Mesmo a operação automática pode ser permitida. Há uma pessoa supervisionando e um trecho ali. Ela está cumprindo alguns *waypoints* que foram programados. Se for preciso tomar alguma ação há como o piloto fazer. Isso é permitido.

O caso que você citou é o único de operação totalmente autônoma que é permitido. Na verdade ele se dá para que se evite um risco à segurança maior. Se perder o *link*, o que vai acontecer? Ele cai em cima de alguém? Não. Retorna autonomamente para um ponto determinado. Pelo menos os RPAS mais elaborados têm como programar esse ponto.

Então eu queria levantar esse ponto.

A segunda questão é o uso comercial.

Na verdade, esse regulamento vem para viabilizar as operações comerciais. Quando se diz que CAV não pode ser usado para finalidade comercial, essa já é, digamos, a regra geral para CAV. A 91.319 diz que o CAV não pode ser usado fora do seu propósito inicial. E normalmente é para pesquisa e desenvolvimento, tripulação, etc. Mas o regulamento proposto pela Anac prevê os certificados ou as autorizações que serão emitidas para que seja explorado comercialmente.

Então tudo que está no regulamento é para a operação comercial.

A terceira questão é relativa à Classe 1. Nós deixamos em aberto porque é uma premissa. De cara, quando se olha para esse assunto, tudo o que existe para a aviação tripulada se aplica ao remotamente pilotado. E começamos a entender que se deve fazer um ajuste na regulação à medida que se desce a complexidade e o porte.

É por isso que no regulamento se gasta mais texto discorrendo sobre aqueles que têm menos de 150 e menos de 25 do que do Classe 1. Porque para o Classe 1, os nossos controles que já existem são mais facilmente aplicáveis. Então, quando falamos que Classe 1 vai ser certificado, uma regra já prevista no RBAC 21, possivelmente, é na categoria restrita. A categoria restrita permite que seja selecionado o rol de requisitos que vai ser aplicável.

Temos uma tecnologia que está em desenvolvimento. Como você disse, realmente, nenhum país ainda falou: “Este aqui é o regulamento para a certificação de RPAS”. Porque as características são diversas. Nesse conjunto Classe 1 tem sido menor a ocorrência de projetos, mas a ideia é deixar em aberto para quando o requerente chegar até a autoridade de aviação civil. Nós vamos ter que identificar: “Olha, aqui vai se aplicar a

Stanag, vai se aplicar tal regra”, ou uma norma consensual. A ideia é utilizar isso também para formar um rol de bases de certificação adequado àquela situação. Podemos conversar.

Eu queria apenas fazer a propaganda de que até o dia 3 de outubro estaremos com uma audiência pública aberta, e agradecemos comentários, como o que o Celso fez aqui, a fim de evoluir a regra.

Obrigado.

Peço desculpas, pois acho que foi um pouco longo.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Apenas um adendo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Pois não.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Eu entendo o que você falou, Honorato, mas eu trabalho com certificação há muito tempo, você sabe disso, e se eu li e entendi da forma como estou dizendo é porque lá está escrito, *ipsis litteris*, que é vedada a utilização comercial, é proibido o voo autônomo.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Exatamente. *Ipsis litteris*. Sobre isso eu acho que depois podemos conversar.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Certo. Com a minha cabeça cartesiana, se está escrito “é proibido voo autônomo”, não existe outra interpretação. E o que acontece? Eu, que vivo na ponta, sob a lança dos INSPACs, se não estiver bem escrito, ele me cobra de maneira diversa. Aqui no plenário você me diz: “Ah, é assim”. Na ponta, ele me cobra o que ele quer.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Como se diz, é importante essa aproximação. Espero que isso realmente se desenvolva, e não apenas em relação aos VANTs, mas também, por parte da Anac, em relação ao uso e a utilização comercial. Tanto que já faço um apelo – fazendo uma propaganda – para que o balonismo também seja visto de outra forma, pois muitos balonistas operam e não têm remuneração, na própria área do desporto. Enfim, com certeza, essas sugestões serão levadas em consideração. O que nós pudermos fazer pelo Código nós vamos fazer. E esperamos que a Anac faça a regulamentação o quanto antes.

Donizeti, por favor.

O SR. DONIZETI DE ANDRADE – Em primeiro lugar, Celso, parabéns pela apresentação. Esse é um assunto complexo, e acredito que tenha sido bem colocado, os pontos principais foram levantados. Eu quero apenas complementar. De modo geral, resumindo, em termos internacionais, o uso do drone, por exemplo, está associado ao que há de consenso em relação aos três D’s, não é isso? Eu acho que isso é algo que deveríamos colocar lá no início. Valeria a pena.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Eu não mencionei esses três D’s porque eu queria fazer uma abordagem *en passant*. Eu não queria entrar em detalhes, mas é bom o senhor esclarecer.

O SR. DONIZETI DE ANDRADE – Você utiliza o drone para *dangerous, dirty e dull*. Ou seja, são coisas que podem ser feitas não necessariamente pelo capital humano, pelo homem em si, cujo investimento às vezes levou décadas. Isso começou com as guerras, com a perda de vidas, etc.

Outro ponto, deu para perceber aqui, é que esse assunto continua sendo *operational centric*, ou seja, o centro dele está na operação. É outra coisa que vai demorar muito tempo, como você mesmo falou, para amadurecer, porque vai mudar o paradigma, e nós sabemos disso.

Outro ponto que você deixou bem claro, e eu só estou tentando reforçar para sintetizar, é que, em termos internacionais, a responsabilidade é da autoridade do país. Nós tivemos na semana passada, Honorato, a reunião do Certification Management Team, em que o Marcus também esteve presente. Tivemos FAA, EASA, o TSB canadense e a Anac durante a semana inteira discutindo harmonização de uma série de procedimentos, e isso foi um consenso durante o momento em que esse tema foi abordado lá. Então, acho isso bastante interessante.

Bom, com relação à Austrália, porque achei interessante a colocação feita, de que nós temos de fazer leituras corretas. Do contrário, não adianta. Gostei bastante e achei o *approach* interessante.

A Austrália é um dos países do mundo, e temos oportunidade de acompanhar isso no ITA durante décadas inclusive, que tem provavelmente as normas do transporte terrestre, de trânsito, mais avançadas que existem.

O fato de ele ter saído da frente aqui, faz-me lembrar uma colocação que um pesquisador alemão fez: “Poxa, como é a cultura de aviação no seu país?”. Ele disse: “Basta olhar o trânsito no seu país”. Então, isso nos dá arrepios, de certa maneira, mas é assim porque o princípio deles, dos australianos, é exatamente ter uma legislação e uma normatização muito interessante para a parte de transporte terrestre, na Austrália. Ou seja, ninguém quer atropelar os cangurus da vida. Mas isso está sendo expandido, nesse contexto pelo menos, de maneira bastante robusta, pelo que estamos percebendo.

Outro ponto também é a questão do termo “autônomo”. Discutimos isso numa dissertação de mestrado profissional no ITA, em parceria com a Embraer, recentemente. Esse mercado, por exemplo, de aplicação agrícola, que você colocou, do Japão, é multibilionário. É o maior mercado de aplicação de não tripulados disponível nas próximas décadas. E sobre a questão de autônomo; quer dizer, dentro desse entendimento, a proibição do

autônomo tem a ver, porque, quando se deixa a cargo da Inteligência Artificial, aí, criam-se vulnerabilidades que a autoridade local não teria condições de cercear.

Só para complementar isso que o Honorato falou e que você também colocou, eu não posso atribuir isso a alguma coisa sobre a qual eu não tenha controle, e o ser humano esteja, digamos assim, responsável pela operação. Só complementando também.

Agora, eu vejo as dificuldades relacionadas à certificação. Primeiro, tivemos na Human Factors International, em 2008, num congresso, a Deina, que é a investigadora-chefe no NTSB (National Transportation Safety Board). Ela fez uma apresentação sobre a aplicação dos não tripulados. E o grande questionamento feito e que continua a ser feito desde então é a questão do custo de certificação.

Do ponto de vista tecnológico, os não tripulados entraram também, porque tira-se o homem do *loop*, genericamente falando. Do ponto de vista tecnológico, tentam-se suplantiar as deficiências tecnológicas. É o caso do helicóptero, por exemplo, que tem problemas de compressibilidade, estol dinâmica e não voa no transônico. Vamos pegar só um exemplo.

Quando se coloca um não tripulado, tenta resolver os problemas tecnológicos e, depois, quando for inserir o homem de volta, como vai ficar a certificação disso? E quem vai pagar por ela?

Recentemente, a Anac passou o custo inicial, fez as correções aí, e esses valores são muito elevados.

Outro problema que temos no Brasil é a questão da interface com o *rotorcraft*, com o helicóptero, por exemplo. Nunca certificamos um helicóptero no Brasil. Estamos vivendo isso, e não existe reciprocidade com as autoridades internacionais com relação a esse aspecto.

Para a Asa Fix, existe toda uma cultura, desde o bilateral de 1936, quando o Bandeirante foi ser vendido nos Estados Unidos. E, por conta da cultura, do aprendizado da Embraer e de todo investimento tecnológico feito nas últimas décadas, hoje existe praticamente essa reciprocidade. Nós vamos insistir: se nós tivermos alguns não tripulados também com interface *rotorcraft*, nós vamos passar pelo mesmo problema.

Então, isto é só para ficarmos alertas em relação a isso.

É isto, Georges.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Alguma consideração? (*Pausa.*)

Marcus.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Parabéns pela apresentação!

Como eu disse a você, acho importante o fomento deste debate. É um assunto atual que acho que temos que discutir aqui.

Alguns pontos em relação... Eu não pude ver a apresentação antes, como havíamos conversado, mas tenho alguns pontos.

Em relação ao veto, em relação à exploração comercial, é só para aqueles RPAS que operam com o Cave. Aqueles que vão operar com certificado especial, como dito pelo Honorato, permitem a operação pela norma, permitem a operação comercial. A minha principal pergunta em relação ao ponto, como eu havia debatido com você, diz respeito a porque precisamos tratar disso dentro da lei. Eu acho que o ponto aqui é que temos uma discussão óbvia, regulatória – concordo com você – porque está muito obscuro, por exemplo, como vai ser a certificação do projeto, por exemplo, de classes 2 e 3... Eu acho que é uma coisa que deveria ser esclarecida, junto com os requisitos de operação. Concordo plenamente quanto a isso. Mas não sei por que precisamos colocar, nesse contexto, hoje, dentro do Código algo que pode ser tratado, a meu ver, dentro de uma legislação infralegal. Então, qual seria a principal motivação de a gente colocar algo específico do RBAC do Vant dentro do Código Brasileiro, ainda mais considerando que, embora existam alguns países que já têm alguma legislação mais avançada, que já existe um mercado muito bem formado, mas que ainda pode ser considerada uma tecnologia um tanto imatura, para uma discussão num texto legal, que, normalmente, é um pouco mais complexo, um pouco mais complicado de endereçar ou de fazer modificações futuras caso haja necessidade, enquanto, numa legislação infralegal ou não, a gente consegue fazer por processo de audiência pública, contando com a participação popular... E aí a gente pode discutir, por exemplo, se os pesos estão corretos, se as operações estão corretas, se isso está endereçado dentro do próprio RBAC 94 ou requisitos de projetos que, porventura, surjam.

Então, o meu ponto principal seria debater por que a gente precisa tratar isso dentro do Código.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Primeira coisa: eu não me lembro aqui dos dados exatos, mas, de bate-pronto, eu só me lembro... Você falou: “Ah, categoria restrita pode.” Eu só me lembro de uma aeronave no Brasil certificada em categoria restrita. Só de uma, que foi o Neiva Regente. Eu não sei se houve outra. Eu acho que foi só essa. Há quanto tempo temos certificação no País? Pelo menos, no Código, desde 1986. Estamos falando aí de, pelo menos, 30 anos. Uma? Eu não acredito que esse critério seja razoável. Então, esse é o primeiro dos motivos pelos quais eu acho que talvez devamos tratar disso no Código. Está certo?

Segundo motivo: por que temos que colocar algumas coisas no Código? Eu acho que, se não colocarmos algumas coisas no Código, elas não vão sair do papel. Só isso.

Não tem jeito de eu ser mais claro com os senhores. Talvez seja um problema de descrença meu, está certo?

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Só um ponto: em relação à categoria restrita, se houver esse questionamento, a gente também pode modificar uma legislação infralegal, porque isso está previsto no RBAC 21, que estaria no mesmo nível.

Agora, e em relação ao segundo ponto, na demanda?

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Certo. Tudo bem. Mais uma vez você está falando que a gente pode discutir uma infralegal. O problema é que, hoje, nós, aqui, nesta sala, estamos com o poder de decidir isso. E, às vezes, eu vou ficar esperando alguma coisa que a agência não tem interesse de fazer. E se ela não quiser fazer? Onde eu fico? Onde a sociedade fica? A sociedade não queria um custo de certificação para... O Sr. Donizeti, sumidade na área de asas rotativas, está aí há quanto tempo procurando alguém para pagar uma taxa de... Quantos mil reais de certificação?

O SR. DONIZETI DE ANDRADE – Inicialmente, quando a certificação passou para a Anac... A Anac foi criada em setembro de 2005 e passou a operar a partir de abril de 2006. A certificação aeronáutica estava a cargo do Instituto de Fomento e Coordenação Industrial do CTA na época.

Para uma aeronave tipo Parte 23 e Parte 27, ou seja, uma aeronave de categoria leve, asa fixa, asa rotativa, isso custava R\$8,5 mil. Em uma semana, ela passou para R\$891 mil. E, hoje, acabou de haver um reajuste, e isso foi para R\$1,3 milhão.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Um milhão e trezentos. O senhor está há quanto tempo procurando investidor?

O SR. DONIZETI DE ANDRADE – Isso não é o preço da certificação. Esse é o custo *down* pendente, que você tem que colocar quando entrega a base de certificação.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Certo. Da taxa para abertura de processo.

Há quanto tempo o senhor está procurando investidores, Professor?

O SR. DONIZETI DE ANDRADE – Faz algum tempo.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Faz algum tempo. Eu acredito que o sociedade não quer uma taxa de 1,3 milhão. A gente tem aqui pessoal capacitado. O Prof. Donizeti desenvolveu o perfil 8-H-12, fez experimentos lá na França, coisa que nem os franceses sabiam como funcionava esse perfil de pá de helicóptero, o Prof. Donizeti arranhou dinheiro com o pessoal da Fapesp (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo), fez o projeto e, hoje, nós não temos condições de desenvolvê-lo, porque a taxa apresenta um custo proibitivo. E eu digo aos senhores que se eu tivesse poder de mudar isso aqui hoje, eu reduziria essas taxas todas a um por cento do valor que elas são hoje. Por quê? Porque os analistas da Anac já estão inseridos no orçamento da Anac, que nós pagamos. Não existe uma conta própria da Anac; existe a conta da União. E eu, sem crença, me sinto vilipendiado, tendo uma pessoa do quilate do Prof. Donizeti sem poder desenvolver nada aqui no País.

Então, acho que eu respondi à sua pergunta, Marcus. Desculpe-me, mas eu sou um descrente!

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Vamos converter o senhor.

Agora, rapidamente, o Dorieldo, depois o Geraldo.

Mas aí o Dorieldo fala e já passa uma réplica, porque o Honorato está precisando conversar.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Celso, parabéns pelo trabalho!

Eu só tive uma preocupação, porque, durante a sua apresentação, eu vi que você examinou, com afinco, normas infralegais que regulam o exercício da atividade por assim dizer dos Drones em geral. Só que enquanto você estava fazendo a apresentação, eu verifiquei no *site* da FAA (Federal Aviation Administration) Modernization and Reform Act, de 2012, que é uma lei que determina competências para FAA no trato, como regular, em nível de lei, a matéria dos Drones. E os norte-americanos têm normas infralegais da FAA que tratam do assunto – algumas você citou ali.

Eu só queria fazer um pedido, para que a discussão fique mais balizada e nós tenhamos uma separação mais fiel do que seja temas de lei e de normas, eu sugeriria você trazer em uma outra ocasião, combinado com o responsável pelo seu grupo, o que a FAA Modernization and Reform Act traz sobre Drones, e ver também a norma da IASA, na União Europeia, o que é tratado disso em nível de lei. Só o que é tratado em nível de lei. Ai, outros países fica a seu critério.

Mas, em princípio, eu gostaria de ver pelo menos esses dois, o que eles trataram especificamente em lei para que a gente possa, por exclusão, verificar o que foi deixado para norma e o que não foi. Porque isso vai nos facilitar na questão do Código, para ver se algum tema cabe ou não. E aí, no caso, responder um pouco melhor a pergunta do nosso colega Marcus.

É só.

Satisfeito, Presidente.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Tudo bem. Pode deixar comigo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Inclusive, dia 5 estamos aguardando uma confirmação da FAA, que pode trazer para cá um grande especialista para agregar ao debate.

Antes de passar a palavra ao próximo inscrito, que é o Dr. Geraldo, vou concedê-la ao Honorato.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Uma preocupação nossa também e uma reflexão sobre o que deve e se deve existir algo no texto legal e o que deveria ser... Mas uma preocupação, e que acho que tem que ser a preocupação de todos que estão participando desta Comissão, é que a gente, de alguma forma, não crie barreiras para a evolução tecnológica. Essa tecnologia está em desenvolvimento, está começando agora. A gente tem que ter muito essa preocupação.

Atualmente, o que a gente tem está no Código brasileiro, art. 20, dizendo que tem que ter as devidas autorizações, de forma genérica, vamos dizer. Então, traz aqueles mecanismos de certificação, de piloto da aeronave etc., eles são válidos para essa aeronave. Como eu disse, isso tem sido consciência internacional. Entende-se a nave remotamente pilotada como uma aeronave, como a tripulada, a aeronave com piloto a bordo, só que aí são feitos alguns ajustes.

A gente tem que tomar este cuidado de, quando a gente traz detalhes para o texto legal, a gente pode correr o risco de limitar de alguma forma no futuro a evolução tecnológica. Seria uma coisa natural “não pode operação autônoma.” Eu acho que não deveria ser por aí. Daqui a algum tempo, a gente vai ter um cenário com operação autônoma de forma segura etc. A gente tem que tomar cuidado em relação a isso.

Fazendo um pequeno comentário em relação ao que Doriel do falou, em outras legislações que eu conheço na legislação base não existe nenhuma regra que coloca. O Reauthorization Act, que ele citou, apenas dá um mandato para o FAA regular – aquilo que você falou – e traz uma possibilidade de exceção, que é o art. 333, que eles estão citando como uma regra operacional.

Mas mesmo nessa regra de 30 de setembro a gente sabe que já houve várias discussões lá e que essa data não está mais tão firme assim. Tanto é que a regra para pequenos passou por audiência pública e não vai sair até a semana que vem.

Só faço este comentário: temos que ter muito preocupação para não gerar barreiras à evolução tecnológica. Em princípio, tudo que já existe na viação estipulada em nossa lei e nos nossos regulamentos são um compêndio de conhecimento que o ser humano tem sobre essa atividade. Em princípio, vale tudo. E vamos estudar caso a caso o que se aplica e o que não se aplica.

Só queria fazer um comentário sobre isso. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Ontem, eu estava em uma fazenda no interior de Goiás – não vou nem falar o rumo –, e aconteceu uma coisa interessante, porque o proprietário tem algumas propriedades que estão mais ou menos esparramadas em um raio de 20km. Ele planta soja e uma parte da soja ele concedeu para fazer o manejo e o pessoal plantou melancia. Programaram lá colher umas 2 mil toneladas de melancia, numa roça de 400 hectares, não é uma lavoura tão grande e eles estão fazendo o seguinte: eles tem uma caminhonete e, atrás *drone*. Então, ele encostou na rodovia e peão dele ligou o *drone* para fazer a vistoria. De repente, ele pegou o celular, estava olhando pelo celular e liga para o cara: “Fulano, você deixou a porteira aberta”. E ele: “Como você sabe?”. “Os pescadores estão no rio.” O pessoal da melancia entrou, deixou a porteira aberta, os pescadores... Ou seja, isso já está sendo usado no interior, por incrível que pareça, e com uma evolução muito grande, para fazer, inclusive, vistoria de área, vistoria de safra. E, de certa forma, se popularizou que até, como se diz, quando menos se esperar, isso vai virar... É que nem o Uber, você retém, você proíbe, você segura... Só em São Paulo, o Uber tem, hoje, mais de 100 pedidos de autorização de parceria por dia sendo analisadas. Quer dizer que, realmente, essa aplicação aí... Acho que o futuro chegou a esse ponto e nós não podemos negar essa situação.

Dr. Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA – Eu gostaria de, inicialmente, deixar claro que a minha leitura da proposta de audiência da Anac de regulamentação é exatamente igual à interpretação do Celso. Exatamente igual e linearmente igual.

Eu fico pensando aqui que a questão essencial é o tempo de resposta. Nós optamos por modernizar o nosso Estado, lá em 1988, e fizemos alguma modernização no plano constitucional que nos permite hoje criar agências reguladoras. E essa crítica é importante que se faça. A agência reguladora não tem tempo de resposta adequado para nada. Eu dou esse depoimento aqui como um cliente da agência, um usuário. E a forma de audiência pública contemplada pela agência hoje é extremamente autoritária, em que, do início, tiveram que entrar com seis mandados de segurança – e ganhei todos, eu agilizei as ações, obtive todas as liminares. A agência reguladora não ganhou nenhuma, porque, simplesmente, a agência queria emitir ato normativo sem

ouvir a sociedade ou através de ouvir a sociedade por consulta pública, o que permitia remotamente – não o debate da matéria – o simples encaminhamento de sugestão. E posso dizer que na grande maioria dessas audiências nós tivemos 100% de todas nossas sugestões recusadas pela agência desfundamentadamente.

Agora, mais recentemente, a agência tem evoluído. Nós temos um problema com a agência e com a questão da estatização da operação dos nossos modelos de intervenção na economia pelo Estado.

Penso que não vamos poder escapar de criar um capítulo, uma seção ou subseção ou o que quer que seja dentro do novo código a constranger a agência a dar respostas nos tempos adequados. No caso americano, o gabinete do Presidente Obama teve que emitir uma ordem fixando um prazo para que fosse emitido e apresentado um regulamento. Nos países que estão mais avançados, todos da comunidade britânica, avançam até a África do Sul – estou falando da Austrália e da África do Sul –, os japoneses já estão muito mais longe que todos – e vejo que aqui não, aqui as coisas não acontecem, as tecnologias desenvolvidas são desperdiçadas. Eu me recordo que na discussão da lei aqui, no Congresso Nacional, da criação da agência, estávamos discutindo os anexos da lei e um dia chegou um representante do DAC, nós o convocamos para debater uma matéria e nos disse: “Não sei quanto gasto, preciso de tanto no Orçamento.” “O seu orçamento agora é do Ministério, [do Comando da Aeronáutica, já na época], portanto, têm que ser atribuídos valores a todo o exercício do poder de polícia da agência.” Estou falando globalmente a emitir certificados, a fiscalizar instalações e tudo mais. Aquilo ali foi posto num anexo da Lei nº 11.182 sem nenhum critério. Daí o efeito desse crescimento de R\$8,5 mil para R\$850 mil na mesma certificação. E não fazem. Mais do que isso hoje, é outra questão grave. Nós botamos na preventos, com muita insistência nossa, certificação de profissionais competentes com um currículo a serem autorizados a fazerem certificações. Depois verificamos que hoje a agência praticamente está certificando ou permitindo credenciamento de pessoas que trabalhavam na agência.

São deformações históricas no Brasil e vêm desde os tempos de colônia. Refiro-me também aqui de novo às formas operacionais: qual a ilegitimidade de permitir que um particular invista um capital de risco para fazer um aeroporto para servir à população? Aqui é tudo difícil!

Essa questão dos *drones* me parece que vai nessa direção. O que nos angustia é o tempo de inércia, o tempo de reação, é sempre demorado, somos os últimos. O Brasil é um *player* importante do comércio agrícola. Hoje, bem dizer, o País faz sua geração de divisas com os saldos da agricultura. Fico pensando: será que os agricultores do Meio-Oeste americano, com os quais concorremos, que têm cenários extremamente favoráveis de competição com seguros adequados, com proteções adequadas, será que eles vão usar seus *drones* nas suas lavouras já no ano que vem e nós, produtores rurais brasileiros, que competimos com eles vamos esperar dez anos? Vinte anos? É disso que se trata, é disso que estamos tratando. A questão tecnológica está aí posta.

Estive fazendo uma observação, Celso, no meu caso específico – também sou produtor rural – iniciei minha atividade com 7 mil hectares de agricultora de soja utilizando pulverizadores de arrasto. Nós gastávamos 300 litros por hectare no início, nos primeiros modelos. Depois nós evoluímos para pulverizadores Jacto, que são os autopropelidos. Baixamos o consumo para 50 litros por hectare. Eu hoje utilizo a aviação agrícola, baixei para 20 litros o hectare, o avião voa numa altitude. Amanhã, com o *drone*, posso baixar para 5 litros por hectare. Quer dizer, eu estou na direção da sustentabilidade ambiental e aí vem o indivíduo dizer: “Quando eu tiver tempo eu emito a regulação”. O. k! É muito bom que esteja na regulação da Anac. Mas quando é que ela vem?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores...

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Só rapidamente, quanto a essa tecnologia a que você está se referindo, do arrasto e dos aviões agrícolas, o meu pai é agrônomo, como eu falei, eu venho de uma família que tem uma história de 300 anos de produtores rurais, de pecuaristas, eu sou o primeiro da família que não quis seguir o caminho do campo, meu pai é agrônomo, e essa tecnologia de 50 litros por hectare, de 20 litros por hectare já é uma tecnologia obsoleta. Há muito tempo já existe uma tecnologia chamada tecnologia de ultrabaixo volume, que permite que, com pulverizadores adequados, você pulverize uma área muito grande. Hoje, se você vai fazer, por exemplo, uma cauda de Ipanema, é 50%. Você tem um *hooper* ali de 1.000 litros, 800 litros, e metade é água.

O SR. GERALDO VIEIRA – Pois é. Exatamente.

Eu gostaria já de consertar e dizer o seguinte: hoje, lá nas nossas lavouras, nós plantamos e colhemos, plantamos em taxa variável, o que significa dizer que uma colheitadeira entra na lavoura hoje e distribui a quantidade de adubo e semente por decímetro quadrado, nem é mais centímetro quadrado, e nós usamos colheitadeiras e plantadeiras com piloto automático, sem ninguém dentro da colheitadeira, com altíssima precisão. Agora vêm aqui dizer que a Anac vai expedir? Quando? Em 2050?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dr. Geraldo...

O SR. GERALDO VIEIRA – Por isso nós precisamos de garantias legais.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Já está sendo utilizada essa tecnologia. Agora, é aquilo que o senhor falou.

Eu lembro uma coisa interessante que aconteceu aqui em 2012, durante o debate da Subcomissão da Aviação Civil do Senado. Participou de um dos debates o Senador Delcídio do Amaral. Foi o Relator da Anac. E ele falou, em 2012: “Precisamos rever essa lei, precisamos rever esse modelo”.

Muitas vezes a Comissão é entendida como um fim, sendo que ela também é um meio. Então, Castanho, amanhã ou depois... Quando vai ser a inauguração da Frente Parlamentar da Aeronáutica, Castanho? No final o senhor vai novamente fazer a conclamação, o convite a todos, por favor.

Então, como se diz, a aviação, no Brasil, está, de certa forma, numa encruzilhada. Nós estamos vendo o marco regulatório, mas também, como o senhor falou, pela agilidade, acho que muitas coisas podem ser revistas. Isso aí depende, obviamente, como se fala?, da oportunidade da vontade política também de se trabalhar isso.

Assim, passo ao Castanho a palavra para suas considerações.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Com relação a esse assunto, eu acho que nós temos que tomar certo cuidado para também não sermos incoerentes com relação a alguns posicionamentos, principalmente da Comissão. Ora, se a gente não confia nos órgãos de controle, não podemos dizer que, quando se trata de capital estrangeiro, nós temos os órgãos de regulação econômica para nos basearmos para confiarmos. Se nós não confiamos na agência, temos um problema sério e crônico. E acho que isso vem acontecendo aos poucos, mas há uma evolução visível no posicionamento. E o posicionamento também é visto pelo que é cobrado. Não adianta você ir à agência e dizer o não pelo não: “Não, quero, não concordo”, mas, sim, ajudar a construir. Dá para ajudar a construir. Eu acho que está-se abrindo esse caminho.

Nesse sentido, todos, na verdade, têm razão, mas existe um meio termo que talvez fosse o ideal. O Celso tem razão ao dizer que, se a coisa ficar como está, não cabe, não há como prosseguir. Ao mesmo tempo, o Roberto tem razão ao dizer que vai travar a evolução tecnológica. E o Marcus tem razão porque o ideal seria que, sim, a agência fizesse a regulação.

Então, eu acho que existe como fazer o meio-termo nisso aí, colocando no código uma previsão do que a agência deve fazer. Por exemplo, quanto ao uso comercial ou não, definir o que vai ser feito, e a agência tem que fazer, tem que dar conta de fazer essa regulação. A regulação do operador, dependendo da categoria, sim, é muito importante, porque senão daqui a pouco a gente vai ter o Vant competindo com o transporte aéreo regular, aí a coisa começa a ficar perigosa.

Então, tem que ter a certificação da capacidade do equipamento em relação à confiança que ele vai transmitir em comando, em exatidão de dados e localização; a limitação da categoria e o espaço de atuação dessa categoria, aí independentemente do peso que for tratar. Mas acho que é muito mais importante, além do peso, o espaço que esse drone vai operar. Se ele for operar na roça, não tem porque ficar restrito tanto a peso, mas sim ao espaço. Então, nós temos que dar a dica para a agência fazer a regulação. E equipamentos obrigatórios por categoria, porque acima de uma categoria, não há dúvida de que no futuro a gente vai ter esses drones operando e competindo com o transporte aéreo regular, sim, em espaços congestionados e em terminais. É fato.

O que precisa para essas aeronaves terem algum tipo de prevenção ou controle? Um transponder? Um TCAS? É isso que nós temos de fazer, dar essa linha. Então, é uso comercial ou não, regulação do operador, certificação e capacidade de confiança do equipamento, limitação da categoria e equipamentos obrigatórios a bordo, dependendo da categoria também. Mas dando essa linha através do CBA, a agência vai ter que cumprir o restante do trabalho, que é dar regulação dos pormenores. Então, essa é a sugestão que eu deixo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, o Nogueira e depois o Respício e o Tercio.

Nós queremos dizer o seguinte, primeiro, nós confiamos na agência, tanto que confiamos nossa vida à agência. A vida que eu falo é a minha vida e a vida de todos aqui que andam de avião e também quem está no solo, eventualmente. Estamos agora também fazendo dez anos de comemoração da lei da Anac. E nós saímos de um modelo de quase 60 anos, porque de repente foi feita uma transição que talvez poderia ter sido feita em moldes melhores ou mais aprimorados, mas de certa forma aí está acontecendo. A tecnologia avançou muito mais em dez anos do que poderíamos imaginar e é aquilo que eu digo, realmente teremos um momento oportuno de fazer esse debate em relação à postura da agência reguladora.

Nogueira, por favor, lembrando que a professora precisa de meia hora para fazer uns conclames, está, pessoal?

Então, temos o Nogueira, o Respício e o Tercio. Mais alguém...

E chegou uma pergunta pelo e-Cidadania. Aliás, duas perguntas, o.k.? Então, ainda temos de debater essas perguntinhas. Aliás, Nogueira, deixe-me fazer essas perguntas aqui, porque às vezes o senhor já responde, ou alguém do grupo já pode responder. O Celso também já prepara a resposta, viu?

A primeira pergunta, do Sr. Augusto Fonseca da Costa, diz:

Tenho denúncias graves lastreadas em fatos sobre a aviação experimental misturar Vant's com aeronave que transporta pessoas. É um descaso com a experimental a antecipação da data da pauta e prejudicou minhas denúncias. E onde é que eu farei e como farei essas denúncias?

Nesse caso aqui, acho que vou passar essa pergunta e a resposta para o Honorato, para que você possa... Não precisa responder agora, pode ser até oportunamente, porque aqui está desviando um pouco o foco. Então, aqui ele está fazendo uma denúncia porque estão misturando Vant's com aeronaves que transportam pessoas. Depois o senhor vai ler isso daqui e, qualquer coisa, temos aqui o e-mail da pessoa e se esclarece essa situação.

Do Douglas Luan. Bom, isso aqui também é uma pergunta a respeito de estrutura aeroportuária.

Gostaria que o Brasil tivesse melhor infraestrutura aeroportuária. Infelizmente, o brasileiro ainda gasta muito tempo comutando ônibus e automóvel para viajar às grandes cidades do interior. Seria possível facilitar esse processo de melhoria através desse código?

Sim. É o que se pretende. O Governo pretende abrir mais 270 aeroportos e obviamente isso vai ampliar um atendimento muito grande e praticamente vai ser três vezes mais cidades do que atendemos atualmente. E espera-se que o marco regulatório possa realmente beneficiar esse tipo de empreendimento.

Então, Nogueira, por favor.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Eu vou ser muito rápido aqui, viu, Sr. Presidente, porque meus companheiros que me antecederam já falaram tudo que eu podia imaginar falar.

Mas já aproveitando que eu estou com o microfone, chamou-me atenção o aspecto cultural que vai acontecer num grande evento que ocorrerá em São Paulo: nós vamos ter os Vant's boiadeiros ao invés do peão de boiadeiro. É uma realidade mesmo. Nós estávamos até conversando um dia desse – não é, doutora? – a esse respeito, e a doutora estava muito preocupada de que não houvesse um certo cuidado na operação e a cabeça dela pudesse ser o destino de um pouso desastrado de um veículo desse.

Mas eu tenho que concordar com quase todos os que falaram – a última palavra foi a do Castanho –, que é uma tecnologia nova, mas nós estamos no processo de definição. E, nesse entendimento, essa colocação que a Anac fez agora, que está em audiência pública, é um passo. Não é, como dizia um chefe que eu tive, fita de chegada, é tiro de partida e não será muito fácil, porque, enquanto nós pensamos em uma maneira de regular e dar o respaldo jurídico a um tipo de veículo e sua operação, a tecnologia, hoje em dia, caminha muito mais rápido. Então, tenho a impressão que é uma guerra que a gente acaba perdendo, porque... Bom, o Direito acaba sempre regulando o fato, ele nunca está à frente dele.

Esse é só um comentário.

Celso, perfeita a colocação, suscitou a série de debates.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Respício, por favor.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Obrigado, Presidente.

O objetivo era exatamente este, não é Celso? Trazer o tema à baila, apresentar alguns conceitos, alguns modelos. Gostaria só de plantar uma sementinha aqui, para unir o que estávamos debatendo sobre infraestrutura aeroportuária com VANT e *drones*. Fala-se sobre espaço aéreo, fala-se sobre peso, fala-se sobre qualificação do aeronauta, vamos chamar assim, do operador. E a infraestrutura? Será que vamos desregular completamente as estruturas para os VANTs? Porque, se nós fizermos isso, todos os VANTs teriam pouso e decolagem na vertical, porque seria do fundo do quintal.

Então, se nós pensarmos em n modelos de negócios possíveis aqui e mais os n tantos que nascerão nos próximos anos, nós também estaremos falando, quem sabe, de investidores querem colocar um "vantódromo". Por que não? Ou será que vamos pensar só que o cara que vai entregar a *pizza* com o Vant vai ser no quintal da pizzaria? Não, nós podemos ter outros n modelos de negócios aqui.

Se voltarmos ao ano em que o presidente falou "Estamos comemorando dez anos de Anac", se nós voltarmos lá para setembro de 2005, estaríamos engatinhando no potencial dos nossos *smartphones*, dos nossos *tablets* hoje. Engatinhando. Só em dez anos, vejam a quantidade de maravilhas que temos no bolso.

Então, vai entrar no Código, não vai entrar no Código, a Anac vai regular, não vai regular? Isso que o Geraldo falou é extremamente pertinente. Existe uma letargia, uma lentidão abissal na agência. O regime das audiências públicas também eu acho literalmente um horror. Na maioria das vezes se coloca para audiência pública aquilo que já foi decidido, é só para cumprir tabela. "Olha, nós já decidimos internamente, mas, como está escrito que a gente precisa de uma audiência pública, a gente faz só para constar." Cumprir a tabela.

Então, precisamos abrir os leques para imaginarmos alguns modelos de negócio e não deixarmos restrições aqui e ali, para que o negócio flua o máximo possível nesse nosso novo Código.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Passo a palavra para o Tercio. Depois, o Honorato vai arrematar.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Tercio, falando pela Infraero.

Em primeiro lugar, eu gostaria de cumprimentar o Celso pela brilhante exposição que fez, pelos argumentos apresentados, pelo histórico da legislação de todos os países que estão à frente desse importante equipamento, que vai superar todas as expectativas, eu diria e como você bem afirmou, a curto prazo.

Eu queria só acrescentar para o Respício, aproveitar as palavras dele, que me são muito favoráveis, que, além do “vantódromo”, nós vamos ter o “dronódromo” também. Então, o *drone* e o VANT serão a ferramenta do futuro.

Há uma coisa que nos preocupa muito em termos de aeroportos: é exatamente a navegação aérea. Quer dizer, hoje, a navegação aérea nos preocupa em São Paulo, onde temos o maior volume de operações de asas rotativas. É um transtorno muito grande você saber que quem está operando um VANT talvez não tenha a técnica realmente apurada para obter uma licença. E hoje já é comum verificarmos aqui ao redor de Brasília alguns locais onde já existem, pessoas que estão brincando com o *drone*, com o VANT. Brincando! E aquilo atinge uma velocidade e uma altura consideráveis, e isso deverá ser normatizado.

Eu gostaria de deixar registrado que este assunto, embora esteja começando, não vai ter condições, nós não vamos ter condições, por mais esforço que façamos aqui, de deixar alguma coisa fixa. Mesmo porque eu acredito que essa legislação vai ser extremamente móvel. Na medida em que formos nos aprofundando, ela vai ser modificada através de outra lei, de uma norma, de um regulamento que vai ser inserido, ou não, no código. Mas devemos estar atentos para isso, devemos estar, porque é uma situação irreversível de futuro o que vai acontecer, seja na lavoura, seja dentro da cidade entregando uma *pizza* lá na casa do Respício junto com os amigos dele. Mas é verdade, vai acontecer e já está acontecendo em outros locais.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bem, senhores, eu só imagino assim, daqui uns dias, nós vamos ter enxame dessas coisas. Aí, realmente, vamos ver como é que serão as “dronevias” das cidades para que isso possa acontecer, não é?

Honorato, para as considerações finais, por favor.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Bem, é até oportuno, já que o assunto é espaço aéreo e dronevias, foi falado aqui, não é? O Brigadeiro Gustavo está me mandando umas mensagens aqui, ele está assistindo pela internet, e me pediu aqui para lembrar que há a regulação do Decea – eu acho que eu tinha falado antes – e, enfim, a depender da certificação, as áreas poderão ser restringidas pelo Decea. Eu acho que isso aí é importante.

Um comentário, os critérios que foram colocados na norma da Anac – 25 quilos, 150 quilos – não são limitações, eles determinam qual é o processo de certificação que está sendo colocado, uma vez que isso é reflexo da complexidade. E ele também está lembrando aqui que o espaço aéreo é segregado, e o mundo inteiro tem tratado dessa forma, não se está considerando a operação do espaço aéreo compartilhado nesse momento. E o Tercio estava falando agora há pouco, realmente, a ideia é que as normas evoluam. Essa norma inclusive, da Anac, tem “e” R/especial, ele tem esse caráter temporário, e a gente vai ver evolução nesse tema.

Com relação às audiências públicas, há críticas em relação ao processo e tudo, mas é muito importante que os comentários sejam encaminhados. A gente realmente considera e o relatório é publicado com as explicações colocadas. Em relação a esse tema, no dia 11 deste mês, a gente uma audiência pública presencial, tivemos auditório bastante cheio lá na Anac, infelizmente ninguém aqui da comissão pôde participar, mas foi o momento de realmente a gente debater com as pessoas interessadas nesse assunto. Mais uma vez, até o dia 3 de outubro, a gente está recebendo contribuições para essa norma.

Era só isso mesmo. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bem, senhores, o dia está sendo extremamente produtivo, eu estou sentindo uma sinergia muito grande do grupo, recebemos muitas contribuições, principalmente por parte do Dr. Geraldo, que vamos encaminhar para as adequações, para colocar e inserir na tabela. Peço aos grupos que tenham inclusive interesses específicos que também tratem ou que façam contribuições.

Eu acredito que, por exemplo, apenas falando em alto, temos a questão do papel dos tripulantes a bordo. Acho que os aeronautas e a Abear podem discutir muito sobre a própria função, o papel, a autoridade do comandante a bordo da aeronave. Acho que seria interessante os senhores já fazerem contribuições, estarem pensando em contribuições nesse sentido, e, para que tudo encaminhe e possa fluir bem, vou passar a palavra à minha chefe para que ela faça as devidas considerações e também para que passe os demais conclames. Professora, por favor.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Bom, onde está o Celso? Celso!

Primeiro, quero agradecer a apresentação do Celso, foi muito, muito interessante.

Nós estávamos observando a convergência hoje das discussões, como ficou diferente a plateia, a energia. Ficou muito diferente olhando daqui. Até o perfil! É interessantíssimo ficar do lado de cá. É verdade. Foi muito interessante o que eu fiquei vendo daqui.

Tirando isso de lado, a complexidade que eu estou verificando e também a beleza do trabalho consiste no fato de que é um código extremamente prospectivo, um código que vai avocar muito a efetividade da norma jurídica, ou seja, a pressão dos fatos sobre o Direito. E é um código, pelo que eu estou pensando agora, que terá que conter muitas normas programáticas, normas de direito material, aquela que dá os direitos e obrigações. Mas a norma programática seria: quais seriam as obrigações, os critérios que determinadas autoridades iriam complementar, efetuar e elaborar? Essa é a conclusão a que cheguei.

Em face da premência de tempo e verificando que os debates jurídicos não poderiam ser feitos aqui na Comissão, criamos formalmente um grupo jurídico de estudos em São Paulo. Estão todos convidados, quem tiver possibilidade. A reunião será a cada 15 dias, e teremos a próxima no dia 24.

A nossa preocupação será dar uma roupagem jurídica, verificarmos as possibilidades de um início de codificação, verificarmos como será esse novo código, ou seja, se vai ser um código estruturante, genérico, com muitas normas de direito material, poucas normas programáticas, ou se vai ser um código de setores, um código seccional, portanto um código mais enxuto, delegando para a legislação existente. Enfim, vamos começar a ter esse debate na área jurídica a partir dessa semana.

Estou pedindo um *help* para todos da área jurídica e não jurídica, pois estou tentando fazer um trabalho não tanto de relatora, mas de mediadora, ou seja, para amainar um pouco esses conflitos. Assim, poderíamos verificar as possibilidades das propostas divergentes convergindo para um mesmo objetivo. Já conseguimos isso com alguns setores. Vamos, então, começar com a questão da principiologia, quais os princípios que vão reger esse código, porque até agora isso não ficou estratificado, cristalizado. Em princípio, estamos pensando em colocar na exposição de motivos, Mas por ser um código altamente tecnológico, nosso receio... Bom, quando eu falo nós, às vezes é o grupo, às vezes, é plural majestático, então, o que for bom é do grupo, o que vocês criticarem eu avoco para mim

Se pensamos em colocar os princípios, como alguns sugeriram, em artigos, isso seria complicado, porque você estratifica a teleologia do código, e, como essa tecnologia aeronáutica é extremamente rápida, você pode ter o problema, daqui a dez anos, de aquele princípio não ter mais efetividade. Ficando na exposição de motivos, ela pode ser um balizamento para um juiz que queira interpretar, pois ele pode verificar que à época aquele princípio existia, e, então, aceitar ou não.

Também nessa evolução, comecei a refletir talvez sobre a questão do espaço porto, porque realmente, pelo que verifiquei no âmbito da Federação Internacional de Astronáutica, já estamos num período de tecnologia em que a aeronave sai do espaço aéreo, vai para o espaço exterior e volta para o espaço aéreo. O regime jurídico é extremamente diferente. Então, teremos que verificar como será essa alternância de regime jurídico, soberania e não soberania.

Então, em face disso, e também para não ocupar muito a mente de vocês que são dessa área mais tecnológica... e o Donizeti fica muito bravo quando falo que vocês são da área tecnológica e nós somos jurídicos. Ele diz que também somos técnicos jurídicos.

Mas o que interessa são as nossas reuniões. A minha proposta seria – e isso vai ser aberto para discussão no dia 24 – pegarmos os artigos que receberam somente uma proposta de alteração e começarmos a codificá-los, porque temos que começar a dar uma roupagem jurídica, senão, não teremos tempo de terminar o trabalho no prazo solicitado. O que eu sugeriria, e nós estávamos conversando, é colocarmos como um prazo prescrito o dia 19 de outubro para recebermos todas as colaborações

A partir daí, realmente, nós vamos sentar – e já conversamos com alguns, eu fico uns dias aqui em Brasília, fico uns dias em São Paulo – e dar uma estrutura para valer, porque senão, isso realmente fica extremamente... É que nem um jogo de xadrez. De repente, você mexe aqui e, quando vem uma proposta, vai mexer na peça do jogo de xadrez, vai mudar todo o jogo e todo o perfil do nosso Código. Mas como nós temos que começar a ter essa organização, nessas reuniões em São Paulo nós vamos começar, mesmo que em nível pré-definitivo, a fazer uma pré-codificação daquilo que, em princípio, não está apresentando divergência, e aqueles temas que eram divergentes e nós já estamos verificando uma convergência.

Em síntese, é isso. Quem quiser colaborar, quem quiser participar, eu peço muito que enviem essas colaborações com antecedência, para que nós possamos, na área jurídica, ter essa visão.

Outra coisa: estamos elaborando um glossário de terminologia jurídica, para que tenhamos uma análise do que são termos que possam dar margem a diferentes interpretações. Eventualmente, poderá haver um artigo explicando – “para os fins deste Código, adotam tais e tais termos” – ou em cada capítulo – “para os fins

deste capítulo”. Isso é uma questão de metodologia, que nós vamos resolver. Em síntese, é isso. Eu agradeço, realmente. Hoje nós ficamos contentes, porque é muito complicado você ver o tempo passando e não termos tempo de fazer essa codificação.

Em princípio, dia 19 de outubro. Posteriormente, nós teríamos uns 15 dias, 20 dias – o grupo jurídico – para fazer essa codificação, para depois encaminharmos para a Consultoria do Senado, para que depois volte e para que nós possamos entregar o trabalho até dia 10 de dezembro. É estoico.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – E detalhe: dia 10 de dezembro, a situação é a seguinte. Nós temos que ter em mente que dia 14 de dezembro praticamente já estaremos à beira do recesso aqui do Congresso, e dia 14 já será a deliberação, ou seja, quando então, simbolicamente, espero que nós possamos apenas apresentar o Código, fazer algumas rápidas considerações e praticamente, então, nós já partiremos para as deliberações. Observo que, infelizmente, alguns membros – e olhem que nós estamos sendo assistidos agora pela internet, pelo YouTube e uma série de canais de mídia, colocam isso aqui dentro da TV Senado – participaram de uma reunião e nunca mais compareceram aqui. Eu ficaria muito triste se esses membros comparecessem para querer debater alguma coisa no dia 14 de dezembro, e eu vou fazer de tudo para evitar isso. O que acontece? Nós temos que ter essas contribuições dadas, entregues até agora, dia 16 de outubro. Todos concordam?

Nogueira? Sim, por favor.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Eu queria pedir mais uma semana para a doutora.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Não dá!

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Sabe por quê, doutora?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Por quê? Eu também preciso de mais uma semana, mas...

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – A sua proposta é excludente. Eu fico de fora, porque o coordenador do grupo 3 me passou uma missão a ser realizada no dia 26. Se a senhora fechar a porta no dia 19, eu fico de fora.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Dezenove de outubro.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Vinte e seis de outubro é o dia da minha missão. É quando eu pretendo jogar uma bomba aqui neste plenário. Foi essa missão que ele me deu. Se a senhora fechar a porta dia 19, dia 26 eu nem venho para Brasília. Só para contrariar.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Nogueira, calma! Não é por aí, Nogueira! Eu te conheço, Nogueira, com todo o carinho e respeito. Então...

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Já deixando a professora já com uma ruga na testa, eu quero aliviar.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Daí seria uma colaboração depois do dia 19.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Eu não sei qual a programação que ele fez dentro das apresentações do grupo. A minha última...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, atenção. O que nós vamos verificar é o seguinte. O que eu tenho pedido, o que nós temos conversado com os grupos, para que eles até a reunião passada... Nós tivemos uma reunião antepassada na qual nós estávamos falando a respeito da entrega do cronograma dos grupos. Na reunião passada, idem.

A questão de fechar a data é porque temos dois trabalhos a serem feitos. O primeiro é o nosso trabalho e o segundo é o trabalho da assessoria legislativa do Senado, que também tem de atuar.

Dessa forma, o senhor colocou uma situação, porque não tínhamos, até então, noção exata de uma data, até praticamente na semana passada, quando começamos a debater, a discutir, a ver como alguns trabalhos estavam se encaminhando. Então, realmente, resolvemos assim restringir a data de entrega.

Há alguém programado para depois do dia 26 de outubro?

Sim, Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente, eu queria me colocar à disposição do Nogueira para servir como secretário dele para agilizar a proposta...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – É Nogueira, podia ser a professora. Você vai ficar com o Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA – ...para auxiliar o Nogueira e ele encaminhar rápido essa proposta. Não sei em que área é e também não sei qual é o dever de casa que o chefe do grupo deu para o Nogueira, aprazando para o final de outubro. Mas sabemos que final de outubro é tarde e perdemos o cronograma de trabalhos do Senado Federal.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Veja só eu falei que é bomba, porque a palavra é correta. Mas o efeito de devastação é muito pequeno.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – É bomba.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – É bombinha. Na verdade, o tema que o Respício me passou é muito voltado à aviação geral: é gerenciamento de aeronaves e compartilhamento de aeronaves. É um negócio que existe, é um fato, e falta um pouco de respaldo jurídico ao negócio.

Ele me passou essa solicitação na semana passada e eu preciso só me atualizar como é que as empresas estão praticando e trazer um senso comum. Na verdade, ele nem me pediu que concluísse. Ele me pediu simplesmente que apresentasse o problema com uma proposta com o encaminhamento só das discussões.

Mas eu posso fazer isso tudo no dia 19, ao final do dia, pois é quase igual ao dia 26, início de dia. Na minha cabeça, pensando em termos de trabalho.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – A Comissão de Assuntos Legislativos, Abag, já está engajada no projeto de reforma do Código?

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Com é que é? Não entendi.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O Comitê de Assuntos Legislativos, a Abag, já está...

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – É Comissão de Assunto Legal.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Isso. A Comissão de Assunto Legal já está...

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Ela está completamente envolvida e nada envolvida. É a resposta mais correta.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Obrigado.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Eu preciso...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O senhor disse tudo e muita coisa nada.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Todos se manifestaram bastante interessados em participar, mas só não me ofereceram, doutora, e eu não quero ser portador do nada. Por isso é que agora eu me manifestei.

A única coisa positiva que eu tive até agora foi essa proposta do Respício a respeito desse tema e desportiva. Eu vou trazer e também não queria que houvesse nenhum tipo de debate. É uma apresentação e a doutora vai poder encará-la como uma proposta a ser depois já deliberada para finalização.

Eu só levantei isso mesmo por causa do dia. É só isso.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Então, não tem como mandar essa proposta antes, e depois fazer a apresentação?

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Mas eu estou aqui para obedecer, viu, doutora...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Nogueira, faça assim – é só uma opinião e talvez a professora fosse dizer isto: “bota quente”, fala que perdemos uma semana. Fala: “pessoal, nós perdemos uma semana.” Quer dizer podemos até fazer a apresentação no dia 26, mas, no dia 19, temos de entregar, até pelo seguinte: o Eduardo acabou de me entregar um recadinho. Prestem bem atenção, senhores: prazo final da comissão: dia 12/12.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – É um número bom. Dá para jogar. Então, mantenha a sua apresentação para o dia 26, mas peça que eles encaminhem isso até o dia 19. Estamos alinhando isso aqui exatamente para que consigamos dar conta desse recado.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – *(Fora do microfone.)*

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Então, está perfeito, Nogueira. Ótimo, ótimo.

O senhor pode até falar no microfone para nós registrarmos. Por favor.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Eu já tinha assumido o 19, mas estava tentando manter o dia 26. Mas a doutora fez assim duas vezes e será dia 19. Preciso só de cinco minutos. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eu sempre obedeco a professora, certo?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Então, agradeço a compreensão dos prazos. Na próxima segunda, eu não poderei vir. Mas, na próxima semana, estaremos aqui. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, antes de passar a palavra para o Castanho, para as considerações finais, é meu dever informar que aquela pergunta do Augusto ele a refez.

Segundo ele: “O sistema, o famoso corretor, suprimiu minha pontuação, senhores, por favor, esqueçam a minha pergunta anterior. “Persistem denúncias graves, a aviação experimental está matando sob regulação leniente da Anac, onde e a quem dirigiremos as denúncias?” Augusto Fonseca.

Aí eu passo ao senhor, que pode responder porque é da parte técnica.

E, Celso, temos aqui uma pergunta que foi direcionada por um cidadão, o Sr. Antônio Ivaldo Machado, que também está nos acompanhando pelo e-Cidadania.

“Ao que nos parece há demora para se estabelecer a regulamentação adequada, sendo assim pergunta, como estão? Por que não colocaram uma data para que os VANT e RPA sejam integrados ao sistema aéreo nacional, incluindo certificação de produto, operação e controle do espaço aéreo até 2018?”

Aliás, acho que essa pergunta é mais direcionada para o Honorato.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Com relação à primeira pergunta, acho que é importante você me passar, e eu vou encaminhar na Anac, órgão competente, como uma denúncia, a que o Augusto encaminhou.

E com relação a outra questão, bem, é uma proposta que fica e está sendo colocada pela agência para a comissão.

A questão de estabelecer uma data, só faz sentido estabelecer uma data para integração se colocarmos uma vírgula e colocarmos com segurança. Obviamente, não queremos operações que coloquem em risco a segurança de pessoas, principalmente. E o espaço aéreo também.

Então, esse é um ponto um pouco mais complexo.

E 2018, bem, a data que a Anac tem trabalhado é para que essa regulamentação esteja até o final do ano em vigor, mas tenho que fazer uma nota, até retomando aquela discussão anterior, a Anac está aberta para o processo de certificação. Existem empresas que já entraram em contato e pediram certificação de tipo. O caminho existe, a regulamentação vem trazendo o ajuste da regulamentação para que viabilize, mas as portas sempre estiveram abertas.

Com relação à questão, acho que tem que ser avaliado exatamente se vai ser ou se é positiva.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Perfeito.

Castanho, por favor.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Bom, o meu papel é institucional agora, para convidar a todos para dia 23, quarta feira, às 17h30, aqui no Salão Nobre da Câmara dos Deputados. Haverá o lançamento da Frente Parlamentar dos Aeronautas. E eu gostaria de estender esse convite a toda a Comissão para participarem. Seria um honra, para todos os aeronautas, recebê-los, prestigiando nosso evento, com certeza.

Essa Frente não é, na verdade, apesar de ter ficado o nome aeronautas, ela vai se preocupar também com todo o segmento, com toda a indústria, inclusive da aviação, naquilo que for preciso, sempre buscando uma contribuição, nunca dizendo o “não” pelo não ou “tudo bem”. Sempre vamos buscar uma solução, vamos sempre trabalhar de uma maneira técnica e o que não soubermos vamos buscar fora.

Obrigado pela atenção de todos.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bom, senhores, então, novamente elicino a iniciativa do sindicato, a iniciativa do Castanho, que diariamente está aqui no Congresso trabalhando. Isso é notório e notável, como se diz.

Espero que também eu possa estar aqui dia 24.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA (*Fora do microfone.*) – Vinte e três.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Ah, que bom, porque dia 24 não posso.

Espero que possamos estar aqui prestigiando, obviamente, dando apoio ao nosso colega de Comissão. Espero que essa iniciativa se multiplique. Vai estar à frente da comissão o Jerônimo Goergen, que é uma pessoa fantástica, uma pessoa que tem familiares muito envolvidos na aviação, o irmão dele também é comandante, e o Jerônimo é um apaixonado e sempre nos recebeu, não apenas o sindicato, mas todos aqueles que, em nome da aviação, buscaram seu apoio imediato.

E, como se diz, espero que, realmente, tenha êxito e perdure.

Obrigado.

Dessa forma, nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos.

Declaro encerrada a reunião, convidando-os para a próxima reunião, a ser realizada no dia 28 de setembro às 10 horas da manhã.

Muito obrigado, senhores.

(Iniciada às 14 horas e 04 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 48 minutos.)

Georges de Moura Ferreira
Presidente

Comissão de Especialistas com a finalidade de apresentar anteprojeto de reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.**ATA DA 12ª REUNIÃO**

Ata Circunstanciada da 12ª Reunião, realizada em 28 de setembro de 2015, às 10 horas e 46 minutos, no Plenário nº 19 da Ala Senador Alexandre Costa do Senado Federal, sob a presidência do **Sr. Georges de Moura Ferreira** e com a presença dos membros: **Donizeti de Andrade, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Doriêdo Luiz dos Prazeres, Celso Faria de Souza, Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Tércio Ivan de Barros, Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Saggioro Glanzmann, Cláudio Jorge Pinto Alves, Geraldo Ribeiro Vieira, Enio Paes de Oliveira, Ricardo Nogueira da Silva, José Adriano Castanho Ferreira, Fernando Silva Alves de Camargo, Carlos Ebner e Marcus Vinícius Ramalho de Oliveira.** Deixaram de comparecer os membros: **Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Antônio Ivaldo Machado de Andrade, Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Ricardo Bisinotto Catanant, Thiago Pereira Pedroso, Roberto José Silveira Honorato e Ricardo Bernardi.** Na oportunidade, ocorreram debates sobre delegações, título V do atual Código Brasileiro de Aeronáutica, classificação de aeródromos e outorgas. A reunião foi suspensa às 12h46 e retomada às 14h43. Após aprovação, a presente Ata será publicada juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bom dia, senhores. Havendo número regimental, declaro aberta a 12ª da Comissão de Especialistas destinada a apresentar anteprojeto de reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Informo que esta reunião será realizada em caráter interativo. Com isso, há possibilidade de participação popular. As pessoas que tenham interesse em participar com comentários ou perguntas, podem fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, e do Alô Senado, através do número 0800-612211.

Conforme convocação, esta reunião destina-se à apresentação e debates sobre os seguintes assuntos do grupo de transporte aéreo: Aeronavegabilidade – sendo que nós temos o Marcus, temos o engenheiro Celso; nós temos também o Título V do CBA, tripulação e afins, por conta do Comandante Castanho, e também hoje nós temos o tópico Delegações.

Tripulação e afins, aeronavegabilidade, parece que serviços aéreos era o Geraldo; verificar se ele vai comparecer.

Atualização de contribuições em relação à tabela e considerações gerais.

Eu só quero passar um informe aqui em relação a um pedido da Mesa, que é o seguinte: a Secretaria pediu para que todos aqueles que precisem de passagem, para que mandem a solicitação ou a sua opção para, no máximo, até terça-feira até à tarde. Até mesmo para fins de organização. Então, se os senhores já puderem antever essa possibilidade, nós agradecemos.

Também eu quero dizer aqui que já recebemos aqui vários *e-mails* em relação ao *e-mail* da CERCBA, e que também eu vou, no final, expor-lhes quais são, e já vou, até mesmo, passar para os grupos responsáveis, para que possam aproveitar as contribuições ou então fazer o seu devido encaminhamento.

Dessa forma, então, sem mais delongas, Marcus, meia hora, vinte minutos?

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA (*Fora do microfone.*) – Eu acho que uns quinze minutos é o suficiente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Tá. Então, vamos passar aqui por vinte minutos a palavra ao Marcus, para que fale sobre delegações e faça sua apresentação.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Bom, Marcus Oliveira.

Na verdade, a ideia aqui é falar um pouco sobre certificados e delegações; a parte de certificados já foi um pouco explanada pelo Roberto Honorato no passado, mas, como é necessário a gente discutir um pouco sobre essa questão dos certificados, antes de chegar nessa parte de delegação, para um melhor entendimento, então vou falar um pouco sobre quais são os certificados que existem e qual é a necessidade que a gente tem hoje no Código.

Bom, nós temos um conjunto de certificados hoje já previstos no Código, é um conjunto grande. Existe claramente uma necessidade, então, de adequação da terminologia, como a retirada do termo “homologação” – que já não é utilizado nem mesmo na regulação infralegal. Mas, de qualquer forma, eu coloquei aqui os artigos nos quais esses diversos certificados são citados.

Então, nós temos um certificado de tipo, que se relaciona ao projeto de produto aeronáutico, o certificado de empresas de fabricação, o certificado de empresa de manutenção – eu coloquei de maneira mais resumi-

da –, o certificado de aeronavegabilidade, o certificado de matrícula e nacionalidade, o certificado de marco experimental e de autorização de voo experimental, o certificado de controlador de tráfego aéreo – também é previsto no art. 100 –, o certificado de capacidade física e de habilitação técnica de tripulação e alguns artigos da parte “infrações e providências administrativas” também vão falar sobre esses certificados. Então, há um conjunto de todos os artigos, dentro do Código, que citam e que colocam regras em cima dos certificados.

Existem alguns certificados hoje que não estão previstos no CBA, mas que também são utilizados: o certificado operacional de aeroporto do RBAC 139, ele não existe previsão, pelo menos até onde eu sei, dentro do Código Brasileiro de Aeronáutica; o certificado de centro de treinamento, do RBAC 142, existe uma previsão, mas não existe o certificado em si; o certificado de empresa de transporte aéreo, como previsto no 119, o certificado de operador aéreo privado, no 119 também, também não estão previstos dentro do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Pode passar, por favor.

Então, a primeira pergunta que foi feita nas discussões passadas é por que é necessário prever esse certificado dentro do CBA. Bom, o primeiro ponto a ser colocado para previsão dos certificados dentro do CBA é porque os certificados trazem prerrogativas e deveres. Essas prerrogativas e deveres, associados a cada certificado, devem estar dentro da lei para que se tenha uma certa segurança jurídica.

Além disso, muitos desses certificados são temas de tratados internacionais. Tanto na Convenção de Chicago, quanto os acordos bilaterais, trazem a previsão, por exemplo, dos certificados de aeronavegabilidade, dos certificados de tipo, da validação desses certificados de tipo, e, uma vez que elas são temas lá do art. 1º e são tratados num nível legal esses tratados, num nível de lei, também eu entendo, pelo menos, que esses certificados também deveriam estar constando dentro da nossa própria lei, garantindo o mesmo nível.

Além disso, isso garante – e aí um pouco associado em relação às prerrogativas e deveres, existe muita questão e muita discussão acerca da interpretação dessas prerrogativas quando se fala com a agência reguladora. Então, isso traz segurança jurídica para os regulados. O que é que acontece? Muitas vezes quando se está discutindo o que é que aquele certificado lhe permite ou o que é que aquele certificado lhe garante como prerrogativa, existe um entendimento, muitas vezes no nível gerencial da agência, mas esse entendimento não é muito claro para o especialista num nível mais baixo. Então, nesse caso, garante uma harmonização do entendimento também jurídico em cima desses certificados. E também é uma prática internacional. Nós vamos ver que esses certificados são tratados em lei, tanto nos Estados Unidos, quanto na Europa, em outros países também.

Eu passei uma sugestão, na verdade, para o grupo algum tempo atrás e lá tem uma descrição completa também de como é que isso é tratado dentro da Convenção de Chicago, nos Estados Unidos, na Europa, e também trouxe parte da legislação desses países, para que vocês possam contemplar posteriormente.

Dentro de outras agências reguladoras, eu peguei o exemplo da Anatel, que é a Lei nº 9.472, de 1997, que também traz a previsão da certificação e no § 2º do art. 156 ele traz que “a certificação é o reconhecimento da compatibilidade das especificações de determinadas características técnicas do serviço a que se destina”. E ele está associado ao art. 145, que requer a certificação para a implementação entre o funcionamento de rede de telecomunicação.

Então, aqui foi só para dar um exemplo de outras agências reguladoras que também tenham o certificado dentro das suas próprias leis.

Pode passar, por favor.

E aí eu vou falar um pouco de cada artigo e qual é a ideia em relação à proposta que foi colocada. Essa proposta já está na tabela consolidada, e a ideia aqui é só para explicar qual é a intenção em relação a cada um dos artigos. O art. 66 vai trazer os padrões mínimos. Esses padrões mínimos são endereçados na Convenção de Chicago. É necessário que a gente determine quais são os padrões mínimos e que cada país coloque aqueles padrões mínimos, que também são determinados pelo Anexo VIII, por exemplo, dentro da sua própria legislação. O Anexo VIII é associado a projeto. Mas também, quando a gente fala no art. 66, a gente está falando de maneira bem mais ampla. Estamos falando de projeto, produção, desempenho de aeronaves, operação, manutenção e reparos.

Nesse caso, o art. 66 hoje simplesmente endereça às RBACs. O nosso entendimento é que esse endereçamento está adequado, seria simplesmente falar: olhe, os RBACs trazem os padrões mínimos e são eles que devem ser cumpridos. A única necessidade de alteração no art. 66 seria em relação à terminologia, que hoje eles endereçam à RBHA, os antigos RBHAs, e a gente precisaria atualizar isso.

O art. 67 tem uma previsão para as aeronaves, para o uso de aeronaves que não cumprem os padrões mínimos determinados pelo art. 66. Existem essas aeronaves, como é o caso, por exemplo, da aeronave experimental, que é a previsão atual. A alteração que a gente precisa no art. 67 é porque existem outros usos além

da aeronave experimental, como é o caso, por exemplo, dos certificados de aeronavegabilidades especiais, utilizados pelos fabricantes aeronáuticos, num voo de produção, por exemplo.

A adição também, então, das aeronaves experimentais com propósitos diversos, a construção por amadores, existem outros propósitos hoje, previstos no RBAC 21, que é, além da construção por amadores, e o Código hoje está muito centrado nisso. Então, a gente precisa atualizar o Código também, para ter esses outros propósitos hoje já previstos para os certificados de aeronavegabilidades especiais, inclusive, experimental. E também uma adequação de terminologia. É necessário também, nesse ponto aqui, adequar a terminologia para o que a gente já tem feito no Código.

No art. 68, que é o certificado de tipo, a única alteração que é requerida aqui é porque o certificado de tipo é necessário para se emitir um certificado de aeronavegabilidade. Só que existem alguns certificados de aeronavegabilidade, os especiais, novamente, que são emitidos sem a necessidade de um certificado de tipo. Ou seja, ainda estão em processo de certificação da aeronave, estão num processo de homologação daquela aeronave, e eu ainda não tenho, então, o certificado de tipo. Mas preciso, ainda, voar e preciso de um certificado experimental, por exemplo, ou um AEV. Então, nesses casos, eu vou precisar de um certificado especial e, da forma que está escrito hoje no art. 68, como ele não fala que é o certificado de aeronavegabilidade padrão, ele poderia barrar, ou ele poderia ser uma barreira para obtenção desses certificados especiais que são necessários.

Pode passar, por favor.

O art. 69 é a principal alteração. A gente vai falar um pouco mais à frente, porque ele está muito relacionado ao aspecto de delegação. Mas hoje o art. 69 fala de organização de fabricação. E o que é a gente precisa? A gente precisa também de uma organização de fabricação, como já é previsto, Certificado de Organização da Fabricação, mas também o Certificado de Organização de Projeto. É uma necessidade da indústria não só brasileira, mas é uma discussão internacional, e a grande alteração aqui é a prerrogativa. Por quê? Porque hoje já existe o credenciamento de pessoa jurídica. Só que qual é a diferença do credenciamento para a certificação? É uma questão de prerrogativa. A autoridade hoje, pela Lei nº 11.182, pode credenciar pessoas jurídicas e físicas para, em seu nome, realizar atividades relacionadas à certificação. O problema é que isso é uma prerrogativa da autoridade, ela pode fazer isso. No caso de uma organização certificada, a prerrogativa passa a ser da organização. Ou seja, uma vez que eu cumpro os requisitos mínimos, uma vez que eu cumpro, que eu tenho capacidade, eu demonstro capacidade, para certificar, para garantir, levar o processo de certificação, então eu passo a ser – a capacidade de ser certificado, o.k.?

O processo de certificação é basicamente um processo que fala sobre o cumprimento com requisitos e, no caso de uma empresa certificada, ela conseguiria fazer a demonstração e o cumprimento com requisitos sem demonstrações adicionais, que é a mesma prerrogativa que uma organização de fabricação tem.

Uma vez que você prove que seu sistema é capaz – obviamente existe um *surveillance*, uma vigilância continuada em cima dessa organização de fabricação, uma vez que você prove que você é capaz, você consegue produzir uma aeronave e não precisa de demonstrações adicionais para provar que aquela aeronave era navegável. O conceito, então, seria o mesmo: visto sua capacitação, você consegue certificar aquela aeronave, e aqueles dados que você gera para a autoridade são aceitos sem demonstrações adicionais. A emissão do certificado como atividade finalística continua sendo feita pela Anac, neste caso.

Isso está alinhado com as práticas internacionais. Os Estados Unidos tiveram uma alteração recente da sua própria legislação; a proposta que foi feita, que está dentro da tabela comparativa, é exatamente, praticamente uma tradução daquilo que foi feito nos Estados Unidos, na qual há previsão desse certificado de organização de projeto. Está muito, então, alinhado e, inclusive, com as discussões e com as necessidades de outras indústrias. Isso também é um aspecto competitivo, porque o processo de certificação é um processo oneroso, é um processo longo e está diretamente relacionado com a capacidade competitiva da indústria nacional.

Além disso está relacionado aos princípios de abordagem sistêmica na certificação que estão relacionados ao SMS da ICAO. É um princípio em que, em vez de você ter uma visão em cima do produto, em cima do produto fisicamente, você vai ter uma visão em cima, na verdade, do sistema e dos processos que certificam aquele produto.

Pode passar em frente.

Para os arts. 70 e 71, é apenas uma adequação: no 70 uma adequação de terminologia e no 71 apenas endereçar ao art. 289. O art. 71 fala da emenda, modificação, suspensão e cassação de certificados. Então, só colocando aqui que, no caso de suspensão e cassação, você endereça também ao procedimento ligado no próprio Código, que é o art. 289, sem grandes alterações.

E para o certificado de aeronavegabilidade previsto no 114, a única diferenciação que a gente faz é porque o Código hoje está prevendo somente o certificado de aeronavegabilidade padrão. Só que, da forma com que ele escreve – e também um pouco do experimental –, ele barra os outros certificados especiais. Então,

existe a necessidade de ter uma previsão dos certificados especiais, que, depois, seriam detalhados e descritos dentro de uma legislação infralegal. Esses certificados de aeronavegabilidade especiais são de extrema importância no processo de certificação e para o fabricante aeronáutica e também para as empresas de manutenção.

Pode passar em frente, por favor.

Então, só falando um pouco mais de delegação, que está relacionado ao art. 69, o processo de certificação, como eu já disse, é uma atividade longa, o RBAC 21 prevê cinco anos durante o processo formal de certificação para uma aeronave 25, três anos para 23, mas ainda assim ele é um processo que começa bem antes, é uma atividade que demanda muito recurso especializado, tanto do fabricante quanto da autoridade. O grande problema, na verdade, é que a demanda do fabricante pode ser mais rapidamente adequada, que, muitas vezes, é a demanda da atividade por parte da autoridade. Então, as autoridades estrangeiras, vendo isso no passado – isso não é um conceito novo, são conceitos que remetem à década de 50 –, prevendo essa necessidade, essa adequação, em que o fabricante tem mais liberdade para poder aumentar ou diminuir sua mão de obra e adequar às necessidades de um processo de certificação, por exemplo, então, prevendo isso, EASA, FAA, no passado FAA inicialmente, colocaram essas atividades de delegação, nas quais a autoridade delegava para pessoas físicas inicialmente, depois pessoas jurídicas, a sua atividade, desde que essas pessoas fossem devidamente habilitadas para tal.

O conceito no que veio para o Brasil com a Lei nº 11.182 foi do credenciamento. O credenciamento não é uma delegação. Não existe uma delegação de poder nesse caso. Existe apenas o credenciamento de pessoas para realizar atividades e gerarem documentos para a autoridade, mas o poder ainda continuaria com a autoridade. O art. 8º, então, vai trazer quais são os deveres da agência, e o § 1º vai falar que a Anac poderá credenciar pessoas físicas e jurídicas com notória especialização dentro das suas áreas, que é justamente o conceito de credenciamento.

Mas novamente o credenciamento ou a delegação é uma prerrogativa da agência. No caso do credenciamento e dessa delegação de atividades, um dos pontos que trazem bastante discussão é a necessidade, por exemplo, de seguir os procedimentos exatos da agência, que muitas vezes tem uma necessidade dentro desse contexto do setor do funcionalismo público, mas que não faz sentido dentro da iniciativa privada.

Então, seguir esse procedimento e também isso gera muito retrabalho. Muitas vezes o que acontece? O especialista simplesmente não gosta, não concorda com determinado relatório, que não está errado, não existe nenhum problema técnico nele, é simplesmente muitas vezes uma questão de forma. E aí o que acontece? Ele requer que o credenciado faça, mas depois pede novamente o ensaio. E aí o que deveria ser um ganho de eficiência, no qual o regulado está fazendo aquela atividade que é repetitiva muitas vezes, é conhecida, não traz nada de novo, ele exige novamente, e você tem que fazer um segundo ensaio simplesmente para poder mostrar para aquele especialista que daquela forma estaria adequado.

Percebo que na verdade quando se fala de credenciamento, quando se fala, por exemplo, da organização de certificado de projetos, existe um nível de envolvimento. Esse nível de envolvimento não é alterado. A autoridade ainda tem a prerrogativa de escolher aquilo que é baseado num critério de risco obviamente, mas com relação àquilo que é importante para ela, ela vai continuar participando e tendo uma atuação direta, principalmente naquilo que já é conhecido, que já é dominado por aquela organização, que não traz riscos. Como ela já tem o domínio sobre aquele processo, ela não se envolveria e deixaria na mão das organizações.

Então, a certificação traz essa prerrogativa do regulado uma vez que eu tenho a capacidade, demonstro a capacidade e vou ser certificado para tal e não tenho mais a necessidade da autoridade. Perceber que ela vai precisar de uma demanda no futuro, e eu já tenho essa capacidade certificada como qualquer empresa de produção ou uma empresa de manutenção, por exemplo.

É um alinhamento internacional e é um ponto. Existem alguns discursos inclusive da responsável pelo processo de certificação, existe uma carta e eu vou passar isso para vocês, para que vocês possam ver esse texto, que é muito interessante, e que é um passo natural, é o próximo passo no processo de certificação, uma vez que a gente está atualizando, que a gente está tornando o nosso Código mais moderno e é o momento também para a gente se alinhar aos procedimentos e às práticas mais modernas, internacionalmente falando.

Então, essa é uma necessidade para uma maior eficiência. Os projetos estão se tornando mais complexos e mais dinâmicos. Então, a gente precisa disso para o futuro.

Era isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Obrigado, Marcus.

Bem, senhores, eu acho que há o desejo inclusive de que outras indústrias venham para o Brasil, porque nós estamos muito bem servidos com a Embraer obviamente, ninguém duvida, mas com relação à aviação de pequeno porte, o que faremos com os experimentais ou com os *light sport aircraft* ou então se virão novas fábricas para o Brasil, porque nós temos inclusive uma idade da nossa frota muito grande. Por certo esse pro-

cesso de certificação interessa a futuros fabricantes ou parceiros da Embraer que venham aqui atender a essa demanda nossa, porque praticamente a Neiva parou de fabricar, sendo que nós também poderíamos usar aeronaves experimentais em rincões como a Amazônia, como outros locais para deslocamentos internos, dentro de fazendas. Fazendas a que me refiro é no Pará. Se você pegar um Município como Altamira, por exemplo, ele é maior do que a Bélgica. Usar principalmente anfíbios, porque no Brasil a quantidade de anfíbios é uma coisa ... São 30 aviões anfíbios praticamente.

Senhores, alguém inscrito para o debate em relação às contribuições colocadas pelo Marcus?

Pois não, engenheiro Celso Faria de Souza.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Muito obrigado.

Inicialmente, Marcus, parabéns pela apresentação. Como a gente já havia conversado, eu tenho algumas ressalvas com relação a esse tipo de credenciamento.

Agora, o que eu gostaria que fosse melhor explicado é por que esse tipo de credenciamento pela Anac, mesmo que gere mais retrabalho para a Agência, como já gera hoje, não é feito de maneira objetiva? Por que ele é tratado de maneira subjetiva? Existe algum empecilho, alguma coisa dentro do Código Brasileiro da Aeronáutica, dentro do legislação brasileira que impeça isso de acontecer? Se existir, qual seria a solução possível isso?

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Bom, o que há como empecilho é a própria lei da Anac. O Código não fala nada sobre credenciamento. Então, a lei da Anac vai falar sobre a necessidade da prerrogativa da autoridade. É a autoridade que pode fazer o credenciamento. E como não existe nenhum critério estabelecido em lei, fica a critério da autoridade determinar quando ela pode fazer isso. A ideia do credenciamento quando surgiu sempre foi uma necessidade da autoridade, ou seja, o credenciamento é para a autoridade conseguir de maneira mais dinâmica aumentar a sua força de trabalho num processo de certificação.

Então, esse sempre foi um conceito, inclusive as delegações sempre foram um conceito muito claro dentro dos Estados Unidos, que era uma prerrogativa da autoridade. É uma cultura, sempre foi assim e havia problemas lá também relacionados a isso, ou seja, uma vez que você está sendo delegado, uma vez que você está sendo credenciado, você vai utilizar a instrumentação da autoridade.

Então, quando a lei da Anac surge, em 2005, ela vem com esse conceito, trazendo mesmo dos Estados Unidos esse conceito de que é uma prerrogativa da Anac, credencial, profissional ou a pessoa jurídica para que ela exerça uma atividade em seu nome, uma atividade não finalística.

Essa discussão de atividade não finalística também houve, ou seja, por que você usar o credenciamento e não a delegação. Essa é uma discussão interna na Anac, em que ela não poderia delegar a atividade finalística dela por causa de um veto que há também na 11.182. Mas, de qualquer forma, não podendo ter essa delegação, ela teria esse credenciamento de pessoa física para fazer essa atividade-meio.

Bom, quando a IASA surge, ela já surge com outro conceito. A organização de projetos lá já é uma organização certificada. Ela já vem com esse conceito de ser uma organização que é muito similar ao conceito que é utilizado em produção há muitos anos. Você tem a prerrogativa, uma vez que você tem o certificado. Eu provo que sou capaz de cumprir aqueles processos e, a partir daí, eu começo a ter essa prerrogativa. Como houve uma mudança de conceito, o que fizeram os Estados Unidos? Está bem, eu estou mudando o conceito, então, eu também vou mudar a forma. Eu não vou falar que isso aqui é uma delegação. Eu vou falar que isso aqui é uma certificação de organização de projetos, até similar a uma organização de fabricação. E aí há uma mudança, a mudança principal, ou seja, não é mais a autoridade que falar assim: "Celso, eu preciso de você para que seja meu credenciado em relação a uma tecnologia." Não, essa organização aqui é capaz de gerenciar seus processos de engenharia e ela é capaz de demonstrar o cumprimento de requisitos. Isso vai gerar uma documentação que vai para a autoridade e sem demonstração adicional ela vai aceitar aqui e falar: "Ok. Tenham o cumprimento com o requisito, que é minha obrigação." Agora, com o cumprimento de requisitos que eles fizeram e cumprimento de requisitos que eu fiz, porque também é uma parte que sempre vai ser da autoridade. Existe um nível de envolvimento que tem que ser determinado no começo do projeto. Com isso em mãos, eu emito o certificado. E a atividade finalística simplesmente... A emissão do certificado é uma atividade burocrática, mas o processo de certificação tem uma diferenciação muito grande, que é justamente essa mudança de prerrogativa. Houve uma mudança nos Estados Unidos que foi alinhada com o que a IASA já praticava. E o que a gente está propondo aqui é exatamente essa diferenciação. A gente pode usar o credenciamento? Pode, mas o credenciamento ainda remete a uma cultura anterior, que é a cultura da prerrogativa da autoridade de necessitar desse credenciamento. E essa é prática internacional e é a prática aqui também no Brasil. A Lei nº 11.182, hoje, é que seria a barreira, porque ela coloca bem claro: "A Anac pode." Está bom?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Só um pouquinho.

Com a palavra o engenheiro; depois há o Doriêdo inscrito e o Respício.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Só mais uma coisa. Com relação ao 182, a Anac pode, mas não pode delegar atividade-fim. Correto? E os examinadores médicos, os checadores de pilotos, os checadores de mecânicos não fazem atividade-fim; se fazem, em qual lei isso encontra amparo?

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Para os certificados médicos, o que o médico faz na verdade é emitir um laudo. E aí o CFM, agora o CMA, é emitido ainda pela autoridade. Para instrutores, eu não sei falar em relação a isso. Talvez o Kerlington possa nos ajudar nesse ponto.

Mas de qualquer forma, se há uma incoerência em relação a essa certificação, o que é vedado – está bem claro nas atividade da Anac – é a delegação a outras instituições. Isso sempre foi o argumento que foi utilizado junto à indústria para evitar a delegação de atividades. Não há uma delegação, ou seja, existe a atividade de credenciamento. Você pode credenciar um médico, o médico vai lhe dar um laudo e parecer, com esse laudo e parecer você vai emitir um certificado. A diferença está no seguinte: eu não tenho médico na Anac. Então, o cara pega e aceita sem questionamento e simplesmente emite o certificado. Agora, no caso da engenharia, há engenheiros na Anac. Ele fala assim: “Não gostei da forma que você escreveu. Eu teria escrito assim”. E como o CPF dele está associado, que também está muito associado à forma com que o Inspac hoje está estruturado dentro da Agência, no final das contas, ele vai falar assim: “Reescreve, porque é o meu CPF que está associado a isso.” E aí você vai ter que refazer muitas vezes por uma questão de formalismo, de forma, de semântica, o que não agrega valor realmente à segurança do produto, mas que é uma realidade. O que eu estou descrevendo aqui é a realidade em relação ao processo de certificação.

Agora, em relação aos instrutores, já me foi falado que o próprio instrutor emite o certificado. Mas eu não conheço a base legal específica para isso. Se o Kerlington puder ajudar...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Só um minutinho, porque eu estou com o Dorieldo inscrito.

Kerlington, você vai fazer uso da palavra?

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS (*Fora do microfone.*) – Sim.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, então, eu o colocarei na próxima inscrição. Vou colocar o Kerlington e depois do Respício.

Dorieldo, por favor.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Marcus Vinícius, só uma pergunta. Se eu ouvi bem, parece que você mencionou que o Código Brasileiro não prevê a figura do credenciamento. É isso? Eu queria só ter uma ideia de como você interpreta o art. 197 do Código, porque ele diz que a fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar. Aí você já prevê uma figura de credenciamento. Então, eu queria saber como é que você interpreta o art. 197 no contexto dessa proposta sua. É só isso.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Bom, a gente pode até colocar isso aqui como uma referência, perfeito, só que o único problema que eu tenho aqui é em relação ao parágrafo único, porque ele não coloca em relação ao processo de certificação. Está muito mais associado às inspeções de vistorias, relacionado, por exemplo, a um processo de emissão de Certificado de Aeronavegabilidade ou processo de produção. O processo de certificação está associado à emissão de laudos e pareceres por parte da Agência e não ao processo de fiscalização e inspeção.

Então, eu não tenho *fine compliance* em relação ao requisito, por exemplo, mas podemos falar que poderia estar dentro do 197.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Você está me dizendo que a fase de certificação é prévia, todas essas aqui.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Isso!

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Essa certificação é o início.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Isso!

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – E aqui ao usar o termo “fiscalização” está-se falando da vigilância, do acompanhamento.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Isso! Por exemplo, quando a gente fala de fiscalização e inspeção, normalmente a inspeção inicial ou a vistoria inicial está associada ao processo de emissão de Certificado de Aeronavegabilidade, que já, que pelo Código exige a emissão de um certificado. Um certificado de tipo é emitido previamente. Então, não é um processo de certificação propriamente dito.

Mas fora o parágrafo único, podemos considerar que pelo menos existe uma previsão do credenciamento para PCA, por exemplo, em que a pessoa é credenciada para a aeronavegabilidade ou para PCF, que é de fabricação.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Então, o que eu entendo aqui é que nem o Código Brasileiro de Aeronáutica, nem a lei de criação da Anac estão adequados para o que você propõe.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Isso!

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Seria necessário fazer alteração nos dois?

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Para a certificação, sim.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Muito bem. Satisfeito.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Respício, Espírito Santo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Complementando a fala do Presidente com relação à relevância do tema levantado pelo Marcus, se nós estamos aqui buscando construir um código orientado para 20, 30 anos à frente, em 20, 30 anos com certeza nós já teremos aqui no Brasil, acredito eu, incentivos além da aviação experimental, mas para a comercialização dos tipos de aeronaves que estão nascendo hoje em dia.

Nós tivemos a palestra engenheiro Celso com relação aos *drones*. Então, nós temos um mundo inteiro de *drones* pela frente. Nós temos também a possibilidade que sempre bate à porta e volta, mas sempre é uma possibilidade, é uma janela aberta com relação aos dirigíveis, principalmente com relação à carga, na Amazônia, no Centro-Oeste, para vigilância também, e outros tipos de aeronaves, porque talvez daqui a 30 anos elas estejam sendo discutidas, estejam sendo projetadas, mas que hoje em dia nós nem imaginamos.

Então, a relevância do tema é, na minha opinião, do maior grau possível.

Eu gostaria só de complementar também o que o engenheiro Celso falou com relação à subjetividade e o Marcus também colocou, ou seja, se por acaso estiver escrito na norma “pintar de branco” e o fabricante pinta de branco e vem o digníssimo profissional da Agência e fala assim: “Não, desse branco eu não gostei.” Os *designers* sabem exatamente todos os tipos de branco possíveis e imagináveis que estão nos catálogos comerciais. Por que não a Agência definir qual o tipo de branco ela quer? Aí todo mundo entenderá qual o tipo de branco que ela quer, qual é o tom de branco, pois há duzentos e tantos tons de branco comercialmente falando, se não houver mais. Então, que se defina o tom de branco que se quer. “Ah! Esse aqui não. Eu só gosto do branco neve. Mas o branco neve 1, 2, 3, 4 ou o 5? Vou ver depois?” Aí há o retrabalho do retrabalho para definir que tipo de branco neve é, qual é o fornecedor. Aí isso atrasa tudo. Não atrasa só o fabricante, não atrasa só o projeto, atrasa a sociedade. É a sociedade que perde. Não é a Embraer que está perdendo hoje, não é o futuro produtor de *drones*, não é o futuro fabricante de dirigíveis aqui no Brasil que está perdendo, é a sociedade.

É esse tipo de mentalidade que nós aqui e também quem está a nos assistir, nos ouvindo tem que ter. Nós estamos trabalhando não é para aviação, nós estamos trabalhando para o País, para a sociedade. Nós devemos à sociedade, não devemos nada à Embraer, não devemos nada a quem vai fabricar *drones* daqui a 30 anos. Nós devemos à sociedade.

Então, se alguma coisa estiver hoje, amanhã ou depois atrasando a sociedade de progredir, é nosso dever atacar esse tema e da forma mais ampla possível. Se nós tivermos que definir, bater à porta dos *designers* e dizer: “Qual é o tipo de branco que existe no mercado?” E depois batermos à porta da Agência e dissermos: “Qual é o branco que você quer”. Coloca no seu regulamento qual é o branco que você quer, para todo mundo entender qual é o branco. O que não dá é falar: “Eu quero pintado de branco” e toda a hora falar: “Não, desse branco eu não gostei”.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Kerlington, o Engenheiro Celso fez um questionamento a respeito da certificação.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Eu gostaria de saber como é que funciona a emissão de certificados para pilotos através de inspetores credenciados.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – Na verdade, a Anac credencia o examinador e não o inspetor. O inspetor é do quadro efetivo da Anac. Quem não é efetivo da Anac recebe o nome de examinador credenciado, através de um processo interno, no qual a Anac delega a responsabilidade do exame de proficiência para esse profissional. Após isso, esse profissional faz o seu relatório, manda para a Anac e esta cancela esse exame e emite o certificado. Na verdade, nós somos o braço operacional disso, mas quem homologa isso é a Anac, tanto é que a gente só encaminha se houver algum erro. Por exemplo, um erro bem clássico e bem profundo em um exame desses é “tinha que ser caneta azul e você fez com caneta preta”. Então, isso faz voltar todo o processo, e o piloto ainda fica no chão por causa da caneta azul. Então, na verdade, quem emite o certificado são eles e a gente só realiza o exame. Nós somos responsáveis penal e civilmente pelo desvio de conduta, se houver.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bom, Marcus, eu queria aproveitar o gancho. Nós estamos falando de certificação de produtos, de elementos credenciados e eu queria até fazer uma pergunta, ou seja, nós temos uma ampla gama de produtos voltados para a área do esporte, que praticamente, hoje,

carecem totalmente de certificação, não estão certificados ou não há como certificá-los ou não há pessoal para isso e as taxas são caras. Como é que está essa situação? Isso porque nós temos balonismo, parapentes, planadores, temos uma plêiade de produtos que estão um pouco à margem. O que está acontecendo ou essa é uma impressão falsa da minha parte?

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Em relação à sua pergunta, eu tenho conversado com outros membros da EAB justamente em relação a isso. Existe uma dificuldade a respeito. Houve uma alteração recente no 21, que proibiu a construção, por exemplo, por *kits* em relação a isso. Eles estavam funcionando com base em uma isenção em relação a 21, mas o que acontece na verdade é que existe, não só no Brasil, mas um movimento no mundo inteiro em relação às aeronaves mais simples. O que aconteceu na prática foi que o Requisito 23, que era destinado a aeronaves mais simples, menos complexas, justamente nesse cenário, em que há empresas menores, com menor poder econômico para bancar certas taxas que são muito caras, um processo de certificação muito caro, e era endereçado pelo 23. Só que começaram a surgir muitas aeronaves turbojatos dentro desse contexto de peso, porque o limite é basicamente peso. Então, dentro do contexto do peso do 23 começaram a surgir os jatos. E aí a autoridade viu uma necessidade de começar a colocar mais requisitos para endereçar esse novos jatos que estavam surgindo dentro do 23. Mas o que aconteceu? Surgiu o problema de que isso tornou o 23 ficou tão complexo que também não era mais possível para as aeronaves menos complexas serem certificadas. Aí houve um movimento, no mundo inteiro, tanto na IASA quanto na FAA, no sentido de revisar esse 23 para tentar endereçar isso em normas consensuais, ou seja, tornar o 23 mais genérico, com a possibilidade tanto no 23 quanto no 27, por causa de helicópteros, de tornar isso um requisito mais genérico, endereçando as normas à indústria e tentando tornar o processo de certificação mais fácil. Existe hoje, na Anac, uma tentativa de certificar a produção dessas empresas que antes construíam essas aeronaves a partir de *kits*. Só que existe uma discussão em relação a isso ainda. É um debate intenso porque na verdade o processo de certificação é um processo oneroso. O processo de certificação de produção é um processo oneroso. Só de taxas você tem R\$800 mil. Então, isso pode muitas vezes inviabilizar um negócio.

E, então, o que acontece na prática é que existe muita discussão, existe muito debate em relação a como a gente consegue manter o nível de segurança adequado, consegue manter tanto no que diz respeito à organização de produção quanto ao projeto do produto e, ainda assim, manter essas indústrias menores competitivas.

Eu tenho conversado com a EAB em relação a isso e estou recebendo ainda *input* dessas empresas para poder saber quais são as necessidades e poder endereçar aqui junto à Comissão.

Em relação à pergunta só do Celso, tanto no caso dos médicos quanto no caso dos instrutores, a atividade finalística continua sendo a Anac. Funciona da mesma maneira: você tem a produção de material, de laudos, de parecer e, com base nisso, você emite um certificado. A diferença é que a Anac pode se envolver mais ou menos. No caso do CMA, por exemplo, ela não se envolve em nada no laudo, ela aceita aquele laudo e está tudo certo. Agora, na atividade de engenharia, existe um envolvimento muito maior.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Mais alguma contribuição? Pois não, Dr. Geraldo. Dr. Geraldo será o último, O.k.? Por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA – Geraldo Vieira, da Abear.

Quando nós transitamos o modelo concentrado estatal, em que o Estado provia todas essas providências, no que se refere à inspeção, fiscalização, certificação, e utilizava isso com base até nas instituições técnicas existentes, que existem ainda. Quando foi feita... Quando nós fizemos a transição para o sistema mais desregulamentado com a criação da Anac, eu acho que nós falhamos em entender o que estava sendo delegado à Agência, mas, sobretudo, nós esquecemos de trabalhar melhor a ideia de que será que a Agência tem capacidade para fazer isso? Como a estrutura era muito baseada numa estrutura militar, numa ordem muito bem definida, quando nós transformamos isso, demos o nome entidade civil a essa atribuição, nós achávamos que bastava prever na lei de criação da Anac certo grau de delegação, no que se refere ao credenciamento, seja o credenciamento para inspeção, seja para certificação aeronáutica que nós achávamos que ia funcionar.

O que se está verificando hoje é que eu acho que nós não trabalhamos bem na configuração da Agência, porque o importante, à época, era criar Agência para romper com o modelo anterior, que já era muito ineficiente e nós não nos questionamos se era possível, se a Agência teria, de alguma forma, capacidade instalada para dar resposta rápida à sociedade ao que a sociedade demanda.

E eu creio que, depois de 10 anos, parece que essa questão vem se agravando, porque bem a Agência não tem capacidade de fiscalizar como deveria fazer, não tem capacidade de fazer os credenciamentos, como deveria fazer, e não tem a capacidade de resolver as certificações no tempo necessário para a sociedade.

Então, eu creio que nós temos que rever agora, neste momento, não perder a oportunidade de rever e discutindo se o País tem entidades privadas ou outras públicas que podem participar disso, que é só questão complexa, todas as três questões são complexas, porque depende de recursos, que normalmente são escas-

sos; depende de pessoas, que normalmente não há na quantidade necessária ou com a qualificação necessária para se incumbir dessa tarefa; tem-se que verificar se o setor privado ou as instituições que estão aí têm capacidade de dar resposta.

Na realidade, o menos importante aqui, no meu entendimento, é se criar um modelo jurídico em que isso possa ser feito, sim, pode. Nós temos como resolver, dar uma redação adequada para isso, antes, nós precisamos nos certificar de quais são as demandas do País e quais são as ofertas que o setor público e o setor privado podem fazer para depois ir atrás de desenhar esse modelo.

Eu não sei se em determinadas hipóteses a certificação possa ser feita apenas por um profissional credenciado sem que o Poder Público vá lá verificar se tudo está correto, se tudo foi bem feito em função das responsabilidades que se traz.

A minha proposta é que a gente pudesse fazer essa discussão mais detalhada, em caráter urgente, num subgrupo a tratar dessa matéria com quatro, cinco colegas aqui da Comissão que sejam especialistas, com acompanhamento de um advogado, e que o advogado possa entrar na discussão e tratar de ir adiantando, fazer oferta de redação que possa resolver isso.

Mas eu vejo assim, aqui o Celso tem absoluta razão quando faz a crítica e tenta retirar o subjetivismo da norma a ficar a critério da aplicação por interpretação da autoridade, o que não é satisfatório.

O Respício nos fez um alerta superimportante sobre a necessidade de evoluirmos bem e modernizarmos nesse aspecto. Eu creio que nós estamos distantes ainda de trazer uma solução boa, sem aprofundar essa discussão. Minha proposta é que seja feita uma comissão com os engenheiros especialistas em Aeronáutica aqui para que a gente possa evoluir, as propostas que foram encaminhadas até agora são insuficientes para dar uma solução adequada.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dr. Geraldo, a situação é a seguinte: passando a minha experiência institucional, nível de associações, nível de uma série de coisas. Quando esta Comissão foi criada para debater o Código, nós falamos muito que ela seria um fim, mas ela também seria um meio. Um meio em que toda a sociedade, a Aeronáutica deve se manifestar, deve contribuir e fazer, O.k.?

Hoje nós estamos aqui com 24, 25 membros, mesmo assim, são dezenas de sindicatos, associações que estão por fora, muitos dos quais, até no passado tinham capacidade de certificar ou até mesmo de conceder habilitações para alguns tipos de aeronaves, para que você pudesse voar em aeronaves experimentais e isso foi subtraído e depois não foi substituído por alguém que pudesse fazê-lo adequadamente ou dentro do *timing* certo.

O que eu sinto é que a sociedade em si, agora não vou nem falar em nível de associações, vou falar em nível do indivíduo ou ele perdeu totalmente a credibilidade ou ele não está disposto a pagar para que uma associação trabalhe decentemente, para que possa representá-lo, para que possa requerer e fazer tudo isso.

Isso daí já é uma situação sintomática, já é um problema de base que nós temos no País.

Olha, de tantas associações que poderiam estar participando, e eu digo participando, não é apenas vindo aqui em todas as reuniões, porque quem vem, os membros. Já falei tem outro papel que vai além da própria instituição, a qual esteja atrelado, mas eu vejo que boa parte da sociedade Aeronáutica – e digo isso aqui ao vivo – não quer participar, não quer realmente estar presente, porque se nós tivermos um desenho, realmente, em que todos possam ou todos viessem mais, talvez pudéssemos construir uma política pública melhor, porque eu acho que o objetivo de um Código é criar também uma política pública ou instrumentos para que a política pública seja aplicada ao setor.

A questão do credenciamento, a questão do particular de ele ter a responsabilidade e poder arcar com as responsabilidades, de certificar por conta própria ou para terceiros dentro de sua *expertise*, mas como é que se fala? Há três, quatro anos que esta Comissão começou dentro de uma subcomissão e a participação ainda é muito pequena, principalmente, da sociedade.

Então, eu acredito que ou a sociedade reage, aproveita o momento ou, então, nós vamos ter que bolar o que nós podemos fazer de melhor. Nós temos aí o grupo de aeronavegabilidade, que acho que é o grupo responsável, eu acho que a proposta do senhor é válida. O tempo está correndo em relação a isso daí e – como é que se diz – se nós formos esperar contribuições que até agora não vieram, não, eu acho que nós temos que fazer por nós mesmos, pelo Brasil e pela nossa Pátria, porque no fundo é isso.

Ou seja, eu vejo uma aviação esportiva pequena no Brasil, uma aviação experimental que poderia ser melhor, uma indústria aeronáutica de base que poderia ser muitas vezes maior, mas, enfim, alguma coisa se perdeu no caminho. Eu acho que a sociedade não tem a consciência de que ela tem que assumir a aviação para si, independentemente de Governo até.

Sim, Marcus.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Só esclarecendo um ponto, não é a retirada da autoridade do processo de certificação. É simplesmente uma abordagem mais racional do envolvimento da autoridade no processo de certificação.

Ou seja, a autoridade vai utilizar os seus recursos mais racionalmente, aplicando onde há maior risco. Certo? E naquelas atividades que são rotineiras, naquelas atividades em que aquela organização possui um grande conhecimento ou já fez aquilo várias vezes, não há uma necessidade de um envolvimento maior da autoridade.

Aí, sim, nesse caso, a autoridade vai confiar na organização, mas mediante uma certificação dos processos. Os processos, a forma com que ela vai executar aquela atividade, ainda assim, é certificada, certo? Ainda, assim, é alvo de vigilância da autoridade.

Então, não existe, na verdade, um afastamento da autoridade, há apenas uma abordagem mais racional em cima do processo de certificação.

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente, então, vamos começar a colocar o dedo na ferida, como se diz, não é? A mudança é necessária, porém, as declarações que foram ofertadas aqui, no meu entendimento, são insuficientes para resolver a questão. E nós precisamos entender por que acontece isso.

Existe uma desconfiança da Anac com relação à capacidade técnica de credenciados. A Anac tem uma responsabilidade de responder à sociedade que, quando certifica, o faz de acordo com a melhor norma e com toda a segurança.

No caso dos meus clientes, não é, da Abear, das empresas de transporte aéreo regular, o que importa para nós é adquirir aeronaves que sejam absolutamente bem certificadas, que tragam os requisitos de segurança absolutamente atendidos, que as inspeções sejam absolutamente rigorosas, que as fiscalizações sejam rigorosas também, que isso tudo é necessário para a segurança da Aviação Civil e sem essa, nós não conseguimos trabalhar, as empresas não conseguem trabalhar.

Então, assim, vamos lá. Existe uma desconfiança generalizada da Agência, de outras autoridades, sejam civis ou aeronáuticas, com relação à possibilidade de ampliar o regime de credenciamento ou, ao contrário, a Agência pensa que essa é uma questão complexa que não pode ser realizada por terceiro ou o que era feito pelo CTA e foi substituído, não faz mais por outras questões, pode ser substituído por outra forma. Nós estamos aqui a tentar abrir caminhos e a definir regras de procedimento para as autoridades, sem esquecer que a autoridade tem responsabilidade a zelar.

Então, nós escutamos aqui um conjunto de queixumes e queremos assegurar, se for possível, adequar isso ao que se faz nos demais países mais desenvolvidos, nós temos gente internamente competente para fazer? Ou se terá que criar novas instituições? Ou novos requisitos?

Essa questão, ela diz: “Eu não credencio, porque não confio”. O potencial em credenciar diz: “Ela não confia, ela não credencia para proteger reservas de mercado para outras pessoas que por lá passaram ou estão mais ligadas à Agência a fazer o credenciamento.

Então, é essa questão. Nós podemos discutir isso aqui, debater em aberto ou debater no subgrupo. O que eu concluo é que nós não temos ainda o caminho para onde seguir. E eu me sinto absolutamente inseguro, neste momento, para fazer qualquer alteração no Código enquanto essas questões não ficarem muito claras e forem respondidas.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Isso nós vamos deixar para um debate entre o subgrupo. Marcus. E aí encerramos, já temos mais dois debatedores inscritos.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – O.k. Então, só para esclarecer, certo? Não é que ela não confie e tanto que há o credenciamento. O que a gente está questionando não é o credenciamento, porque o credenciamento existe. Existe a confiança, existe, na verdade, pouca eficiência do processo de credenciamento. O credenciamento do jeito que ele está hoje não funciona eficientemente.

Além disso, o aspecto aqui é que, quando você fala assim, a Agência confia, a Agência tem vários níveis, então, quando você está discutindo isso no nível estratégico, O.k., você tem uma visão do que é o credenciamento ou do que é o funcionamento do credenciamento totalmente diferente de quando você vai para um Inspac, num nível mais básico. Além disso, em relação à responsabilidade quanto ao projeto, devemos lembrar que a responsabilidade ainda é, ainda tem uma RT associada a um projeto, como qualquer projeto de engenharia, certo? As responsabilidades são muito claras em relação ao processo e não existe nenhuma relação aqui da qualidade do processo, da qualidade do produto do processo certificador. Certo?

O que a gente estava questionando, inclusive, é colocar um processo melhor de certificação, um processo que, muitas vezes, vai ser mais eficiente e criar uma situação muito mais produtiva em relação à certificação. É esse o intuito que a ICAO coloca, quando a gente coloca o SMS, inclusive, nos seus clientes, que ele tem a abordagem relacionado ao transportador aéreo, mas, em todos os outros elos da Aviação Civil, a gente está adotando exatamente isso: uma abordagem racional, uma abordagem sistêmica, porque esse é o futuro.

Na verdade, eu fiz simplesmente encher de recurso, certo? E fazer a mesma coisa e à medida que eu vou precisando de atividades mais complexas, ou a minha atividade vai se tornando mais complexa, mais sofisticada, eu vou simplesmente enchendo de recurso, isso não é eficiente.

Eu tenho que ter uma abordagem racional. É isso que a gente está tentando implementar. É uma modernização em relação à forma como isso é feito, mas de forma alguma tornar o processo de certificação falho, tornar o processo de certificação com menor qualidade. É simplesmente pegar aquilo que a gente já implementa hoje, em vários outros aspectos da Aviação Civil e também utilizar isso num processo de certificação, num processo de projetos de aeronaves.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bom, senhores, agradecemos. Quero lembrar que o Marcus já mandou as contribuições. Obrigado. O Geraldo também já mandou mais contribuições, assim como o Tércio também encaminhou.

Como se diz, para o grupo que está fazendo a formatação, acho que semana que vem quando a nossa Relatora – que faz uma falta danada, eu me sinto sem uma ala aqui – quando ela estiver aqui semana que vem, acho que ela trará novidades interessantes em relação ao adiantamento dos trabalhos.

Parece que nós temos mais dois ou três inscritos. Dr. Geraldo, o senhoralaria hoje sobre serviços aéreos ou é para a semana que vem?

O SR. GERALDO VIEIRA (*Fora do microfone.*) – Não, é para semana que vem.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Semana que vem. Então, nós temos o engenheiro Celso e temos o Castanho. Castanho são 11h46. Eu acho que esse assunto vai dar muito pano, acho que é um dos assuntos mais importantes que temos dentro do Código que é a definição – que é polêmico – que é a definição da autoridade, do comandante aéreo.

Sim.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Na verdade, não sei se vai dar muita polêmica, porque na linha do que havíamos definido no começo, de que a intenção era enxugar o Código, tudo aquilo que está no Projeto de Lei dos Aeronautas – e praticamente tudo está –, não sei se haveria o que se discutir ou mudar. Mas, enfim, vou colocar a situação, vou colocar, apresentar o que vai alterar a Lei nº 7.183 e aquilo que eu vejo que há como manter no Código, criando talvez um outro capítulo ou seção.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bom, o senhor precisaria de uma hora para falar, 30 minutos, o que seria?

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Eu acho que seriam, no mínimo, trinta minutos.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bem, como já é praticamente meio dia, os senhores preferem voltar, de fato, mais cedo ou posso passar a palavra para o Castanho, para que ele fale e depois temos o almoço e voltamos e concluímos.

Passo a palavra, não é?

O.k.? Então, Castanho, se o senhor puder fazer em 30 minutos, acho que é melhor, porque nós aproveitamos mais o tempo. E, se for o caso, à tarde aproveitamos para outras atividades.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Bom, perfeito.

Por favor, pode colocar.

Achei que iria ficar maior e ficou um pouquinho pequeno, mas vamos tentar fazer essa avaliação.

Eu fiquei encarregado pelo professor de fazer uma explanação desde o art.156, Capítulo 1, que trata da composição da tripulação, indo até o art. 173, passando pela licença de certificados e das prerrogativas do comandante.

Então, dentro disso aí, sempre houve, na verdade, um pouco de – não vou dizer nem conflito –, mas um pouco de redundância com relação ao CBA e à Lei do Aeronauta. E, dessa forma, acabou se mantendo, por se entender que é um assunto específico, está ligado a muitos outros temas que a Lei do Aeronauta regula, inclusive, algumas prerrogativas, coisas que havia no Código, mas não havia na lei acabaram sendo levadas para a lei, justamente na intenção de que a gente deixasse o Código mais enxuto.

Já se sabia na época que havia uma intenção de discutir o código, e por esse motivo acabou-se colocando a maior parte dos itens que nós vamos tratar aqui, do 156 até o 173, dentro da Lei do Aeronauta.

Então, começando ali, do lado esquerdo nós temos o código atual, Da Tripulação – Capítulo 1 e Da Composição da Tripulação. No Projeto de Lei dos Aeronautas, que altera a Lei nº 7.183, ele trata, entre esses assuntos, de outros, correlatos com a relação trabalhista. Então, em algum momento os assuntos se misturam. Eu não coloquei, na coluna da direita, todos os artigos, porque alguns artigos simplesmente tratam de coisas que são irrelevantes para esta discussão. Então, onde vocês virem que vai pular algum artigo, é porque o assunto não compete ao código ou não é tratado hoje no código, embora possa até competir a ele.

Então o primeiro artigo, o 156. A sugestão, já que a linha seria de não regular coisas que já estivessem reguladas em outras leis, a título até do que já se pratica hoje na Lei do Aeronauta... Ele não está na mesma ordem. Ele trata de assuntos – como eu falei – trabalhistas no meio do assunto; mas todos os assuntos que eu levantei, do Código Brasileiro, estão de alguma forma, talvez com alguma mudança contextual, mas estão na Lei do Aeronauta.

Começando pela Seção I ali, Dos Tripulantes de Aeronaves e da Sua Classificação, onde fala que “Esta lei regula o exercício da profissão de piloto de aeronave, comissário de voo e mecânico de voo.” Por que foi mudada essa nomenclatura? Porque em praticamente todas as regulamentações da Anac, não se fala em aeronauta, fala-se em tripulante. Então a intenção foi de trazer a lei para dentro daquilo que é praticado, para não termos que mudar outras legislações. O próprio CBA não falava em aeronauta. Portanto, a lei hoje vai ficar simplesmente com o nome fictício de “Lei do Aeronauta.”

Então o §1º ali: “Para o desempenho das profissões descritas no *caput*, o profissional deve obrigatoriamente ser detentor de licença e certificados emitidos pela autoridade de Aviação Civil Brasileira.” Esses assuntos, se os senhores virem aí, o tripulante – pessoa devidamente habilitada que exerce função a bordo de aeronave. Então ele só muda o texto, mas fala a mesma coisa, falando quem é o tripulante e o que ele faz, qual é a função dele.

Do lado ali do CBA, nós temos: A função remunerada a bordo é privada de brasileiros natos ou naturalizados. Está mantido mais à frente, na Lei do Aeronauta, praticamente o mesmo texto, com o mesmo conceito. E aí a discussão de reserva de mercado ou não. Voltamos àquela discussão, que não sei se vai ser feita também depois nas perguntas, a gente faz; mas como eu fui instruído, pelo nosso coordenador do grupo, a fazer uma apresentação imparcial e deixar as discussões para depois...

Então o §2º dessa lei aplica-se também a pilotos de aeronaves, comissários de voo, mecânicos de voo: Brasileiros que exerçam suas funções a bordo de aeronaves estrangeiras em virtude de contrato de trabalho regido pela legislação brasileira, certo?

A função da remuneração a bordo. No §2º do CBA ali, onde está a sugestão, a exclusão. Há um item que fala o seguinte: “A função remunerada a bordo de aeronave...”

Está um pouco pequeno aqui para eu ler. Há como colocar aqui neste computador, para eu fazer a leitura? (Pausa.)

Ali, sobre o serviço aéreo privado, no art. 177, ele fala que o dono, ou o próprio...

Aqui, obrigado. (Pausa.)

O serviço aéreo privado, no art. 177, pode ser exercido por tripulantes habilitados independente de sua nacionalidade. Qual é a sugestão que eu vejo aí? É no art. 157, incluir um parágrafo que eu cito mais à frente, justamente prevendo que independentemente da nacionalidade dessa pessoa, desse profissional privado – profissional não, na verdade o dono da aeronave, o que vai explorar a mesma em benefício próprio –, ele não seja negado. Então a sugestão é que seja incluído, no art. 177, algo que dê essa prerrogativa. E exclui-se, se formos seguir a linha de o que há em outras leis, a gente não vai tratar...

Está saindo fora aqui.

E exclui-se o restante do texto. “No serviço aéreo internacional poderão ser empregados comissários estrangeiros, contanto que o número não exceda 1/3 (um terço) dos comissários a bordo da mesma aeronave.”

O texto está mantido. Dentro da operação da Lei do Aeronauta, as empresas de transporte aéreo, empresas estrangeiras de transporte público não regular, na modalidade táxi-aéreo, quando operando voos domésticos em Território brasileiro, terão obrigatoriamente seu...

Isso aqui está saindo. Este computador está com problema. Vou ter que fazer lá mesmo. (Pausa.)

Abre para mim um desses aqui, eu faço aqui, olha. É melhor. (Pausa.)

Então permanece na Lei do Aeronauta a previsão de um terço dos comissários a bordo da mesma aeronave. O texto é praticamente igual. Todas as empresas de transporte aéreo público, salvo empresas estrangeiras de transporte aéreo público não regular, da modalidade táxi-aéreo, quando operando voos domésticos no território brasileiro, terão obrigatoriamente seu quadro de tripulantes composto por brasileiros natos ou naturalizados, com contrato de trabalho regido pela legislação brasileira. Esse texto visa a não proibir uma empresa de táxi aéreo que venha fazer um voo para o País fazer a operação aqui com o seu dono, ou enfim, com os interessados.

Art. 157, voltando para o texto à esquerda: “Desde que assegurada a admissão de tripulantes brasileiros em serviços aéreos públicos de determinado país, deve-se promover acordo bilateral de reciprocidade.”

Eu entendo que já que no começo nós conversamos que os acordos bilaterais teriam validade acima da legislação, então esse texto acaba ficando inócuo. Se o acordo tem precedência, ele vai se manter sobre a lei. Então a sugestão é de retirada.

Pode passar, por favor.

E aí, no art. 177, a sugestão seria, para que não inviabilize um operador estrangeiro ter a sua própria aeronave e operá-la sem fins lucrativos, a inclusão de um parágrafo único no mesmo artigo. A parte do 177 não muda:

Os serviços aéreos privados são os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador (artigo 123, II) compreendendo as atividades aéreas:

I - de recreio ou desportivas;

II - de transporte reservado ao proprietário ou operador da aeronave;

III - de serviços aéreos especializados, realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave.

E aí, para complementar, garantir que a autoridade forneça as licenças para esse cidadão, o parágrafo único diz que os tripulantes envolvidos na operação prevista no *caput* deverão ser habilitados pela autoridade de aviação civil, independentemente da sua nacionalidade.

Pode passar.

Art. 158. A juízo da autoridade aeronáutica poderão ser admitidos como tripulantes, em caráter provisorio, instrutores estrangeiros, na falta de tripulantes brasileiros.

Parágrafo único. O prazo do contrato de instrutores estrangeiros, de que trata este artigo, não poderá exceder de 6 (seis) meses.

Na Lei do Aeronauta se manteve praticamente a mesma coisa, a mesma previsão; porém, deixou-se na mão da agência a regulação, porque este projeto foi construído em conjunto com os técnicos da Anac, e a reclamação é de que em alguns casos, esses seis meses seriam impróprios, ou não se aplicariam, ou insuficientes.

Ou então a agência teria duas empresas diferentes para fazer o treinamento, e o código estava barrando essa necessidade. A Lei do Aeronauta já traz essa correção e deixa a critério da agência as regras para estabelecimentos.

O art. 159. Esse artigo simplesmente... Eu coloquei ali: é o artigo remetido das licenças, certificados e habilitações, porque ele ficaria um artigo perdido no meio de um assunto que não é regulado por ele. Ficaria dentro da composição da tripulação, e ele está deslocado. Como fala de certificados e licenças, a gente manteria um capítulo sobre licenças, certificados e habilitações, incluindo esse artigo mais adiante dentro desse capítulo.

Pode passar, por favor.

E aí vem ele, já no primeiro, Capítulo 2. Isso no CBA. Das licenças, certificados e habilitações. A sugestão é a inclusão de “e habilitações”, porque aí ele cobre todo o escopo do capítulo.

Art. 159. Na forma da regulamentação pertinente e de acordo com as exigências operacionais, a tripulação constituir-se-á de titulares de licença de voo e certificados de capacidade física e de habilitação técnica, que os credenciem ao exercício das respectivas funções.

O art. 160 não tem alteração, manteria o mesmo texto:

A licença de tripulantes e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física serão concedidos pela autoridade aeronáutica, na forma de regulamentação específica.

Voltando de novo àquele nosso conceito de que deixar para a agência regular coisas que não há como regular no código, vai ficar muito inchado. Não há como regular todas as regras, e o ideal, sim, é que a Anac faça a regulação através de regulação própria.

Parágrafo único. A licença terá caráter permanente e os certificados vigorarão pelo período neles estabelecido, podendo ser revalidados.

É o que está no texto hoje.

Será regulada pela legislação brasileira a validade da licença e o certificado de habilitação técnica de estrangeiros, quando inexistir convenção ou ato internacional vigente no Brasil e no Estado que os houver expedido.

Parágrafo único. O disposto no *caput* do presente artigo aplica-se a brasileiro titular de licença ou certificado obtido em outro país.

prevê que mesmo que não haja uma convalidação de licenças prévia, com relação à nossa agência e de outro país, a agência pode fazê-la. Inclusive para brasileiros que adquiram sua licença fora.

Por favor.

E aí a sugestão de exclusão dos art. 162 e 163, que falam:

Cessada a validade do certificado de habilitação técnica ou de capacidade física, o titular da licença ficará impedido do exercício da função nela especificada.

Isso é uma coisa muito óbvia e já está na regulação da Anac, essa regra. Se vencer o prazo, é óbvio que ele não pode exercer. Eu vejo que é inócua essa colocação dentro do CBA.

E no 163:

Sempre que o titular de licença apresentar indício comprometedor de sua aptidão técnica ou das condições físicas estabelecidas na regulamentação específica, poderá ser submetido a novos exames técnicos ou de capacidade física, ainda que válidos estejam os respectivos certificados.

Parágrafo único. Do resultado dos exames acima especificados caberá recurso dos interessados à Comissão técnica especializada ou à junta médica.

Também está sendo redundante, porque a legislação da Anac já trata disso aí, com relação à emissão de certificados e também o CMA hoje, o Certificado Médico Aeronáutico. E a sugestão ali é porque os art. 160 e 161 definem que a autoridade vai estabelecer a regra e a validade; então vejo que não há necessidade.

Art. 164. Qualquer dos certificados de que tratam os artigos anteriores poderá ser cassado pela autoridade aeronáutica se comprovado, em processo administrativo ou em exame de saúde, que o respectivo titular não possui idoneidade profissional ou não está capacitado para o exercício das funções especificadas em sua licença.

Os juristas poderão ajudar, mas eu entendo que dar prerrogativa para a agência fazer a cassação é importante, haver essa regra no CBA, para dar o conforto jurídico para a agência, o restante das regras estando estabelecidas lá.

Parágrafo único. No caso do presente artigo, aplica-se o disposto no parágrafo único do artigo 163.

Então, no 163, a sugestão é a supressão, então fica também suprimido.

Próximo. Esse aí ficou pior ainda.

Bom, do Capítulo III, Do Comandante de Aeronave. Praticamente tudo que há aí está na Lei do Aeronauta, não na mesma ordem, mas está contido. Vou fazer uma leitura rápida aqui.

Art. 165. Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.

Deixe-me ver se localizo rapidinho aqui, esse está no próximo eslaide, mas a gente vai ler mais para a frente esse mesmo texto praticamente.

Parágrafo único. O nome do comandante e dos demais tripulantes constarão no Diário de Bordo.

E aí a sugestão, uma outra discussão que a gente teve aqui na Comissão, onde se falou da importância de estar previsto o que consta e qual o valor do que está contido no diário de bordo, e até o Dr. Geraldo – a gente conversou sobre esse assunto – quer fazer algumas ponderações. Então a minha sugestão, se assim for aprovado, a supressão desses artigos, que se crie um artigo, ou se crie um capítulo no CBA, para tratar diretamente das regras do livro de bordo, o que consta, o que não consta, o que deve ser reportado, o que não deve e qual é a prerrogativa que ele dá para o comandante. Um assunto que nós já havíamos discutido é que hoje, não são muitos voos, mas enfim, em algumas situações o voo para porque o comandante tem que largar a aeronave e ir para a Polícia Federal prestar esclarecimentos, sendo que o que é lavrado no livro de bordo pode ter essas justificativas ou essas explicações, não obrigando mais o comandante a abandonar a aeronave e os passageiros. Esse é um dos assuntos que foi tratado nessa questão.

Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

§1º O Comandante será também responsável pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador condições de verificar a quantidade e estado das mesmas.

Quanto a esse artigo, eu gostaria de abrir uma discussão depois, porque não é dada ao comandante essa possibilidade de ele verificar quais são as condições, porque não há como o comandante acompanhar o carregamento, isso não é praticado. E fica impraticável você se responsabilizar pelas condições do estado da mercadoria, ou seja do que for. Então essa é uma condição sobre a qual eu gostaria de abrir uma discussão. Não sei nem se é o caso de deixar isso no CBA ou na Lei do Aeronauta. Esse é um item que não há na Lei do Aeronauta. Nós temos que analisar essa questão.

§2º Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.

§ 3º Durante a viagem, o Comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a:

I - limite da jornada de trabalho;

II - limites de voo;

III - intervalos de repouso;

IV - fornecimento de alimentos.

Existe, na Lei do Aeronauta, essa mesma previsão. Só que eu entendo que não cabe estabelecer o que da regulamentação; se ele é responsável pela regulamentação, ele é responsável por esses itens, não há muito mais o que fazer. Os itens que devem ser observados durante a viagem são limite de jornada, limite de voo, in-

tervalos de repouso e fornecimento de alimentos, e outros itens também. Então não há por que você elencar esses quatro itens apenas. Se a responsabilidade é dele, é de tudo.

Já no Projeto de Lei do Aeronauta, lendo na íntegra ali, algumas coisas não estão ali condizentes com o mesmo texto, mas estão no próximo eslaide.

Art. 7º Os tripulantes de voo exercem as seguintes funções a bordo de uma aeronave:

I- comandante: piloto responsável pela operação e segurança da aeronave, exercendo a autoridade que a legislação lhe atribui.

II- Copiloto: piloto que auxilia o comandante na operação da aeronave [não muda muito o que está estabelecido no CBA hoje]; e

III- Mecânico de voo: auxiliar do comandante, encarregado da operação e controle de sistemas diversos, conforme especificação dos manuais técnicos da aeronave.

O que foi feito na Lei do Aeronauta foi separar a questão da tripulação de cabine e da tripulação de voo.

§1º Sem prejuízo das atribuições originalmente designadas, o comandante e o mecânico de voo poderão desempenhar cumulativamente outras prerrogativas decorrentes de uma qualificação ou credenciamento, previstas nos regulamentos aeronáuticos, desde que autorizados pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira

Isso é no caso de o comandante ser instrutor, ou o próprio mecânico de voo ser instrutor, uma previsão que causa conflito hoje e que em conversa com os técnicos da Anac, foi feita essa sugestão por eles e acatada no Projeto de Lei do Aeronauta.

Pode passar, por favor.

Seguindo o CBA, na coluna da esquerda:

Art. 167. O Comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem.

Parágrafo único. No caso de pouso forçado, a autoridade do Comandante persiste até que as autoridades competentes assumam a responsabilidade pela aeronave, pessoas e coisas transportadas.

Art. 168 Durante o período de tempo previsto no artigo 167, o Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontrem a bordo da aeronave e poderá:

I - desembarcar qualquer delas, desde que comprometa a boa ordem, a disciplina, ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;

II - tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados;

III - alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de voo (artigo 16, § 3º).

Parágrafo único. O Comandante e o explorador da aeronave não serão responsáveis por prejuízos ou consequências decorrentes de adoção das medidas disciplinares previstas neste artigo, sem excesso de poder.

Art. 169. Poderá o Comandante, sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança do voo.

E aqui, na parte da direita, da Lei nº 7.183:

§2º O comandante será designado pelo operador da aeronave e será seu preposto durante toda a viagem. Mudou um pouco o texto, mas é o mesmo conceito.

§3º Nas tripulações simples, o copiloto é o substituto eventual do comandante, não o sendo nos casos de tripulação composta ou de revezamento.

Isso aí também foi uma solicitação da Anac, numa das discussões que nós tivemos com eles.

Art. 8º Os tripulantes de cabine exercem a seguinte função a bordo de uma aeronave:

I- Comissário de voo: auxiliar do comandante, encarregado do cumprimento das normas relativas à segurança e atendimento dos passageiros a bordo e da guarda de bagagens, documentos, valores e malas postais e de outras

tarefas que lhe tenham sido delegadas pelo comandante;

§ 1º Sem prejuízo das atribuições originalmente designadas, o comissário de voo poderá desempenhar cumulativamente outras [...] [funções.]

Isso também foi uma colocação para atualizar, porque o comissário de voo também pode ser instrutor, e na previsão anterior, tanto do código, como da Lei do Aeronauta, era questionável essa prerrogativa.

Pode passar. Por favor.

No Código Brasileiro da Aeronáutica, onde fala:

Art. 170. O Comandante poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que lhe competem, menos as que se relacionem com a segurança do voo. [Também há no texto da Lei do Aeronauta.]

Art. 171. As decisões tomadas pelo Comandante na forma dos artigos 167, 168, 169 e 215, parágrafo único, inclusive em caso de alijamento (artigo 16, § 3º), serão registradas no Diário de Bordo e, concluída a viagem, imediatamente comunicadas à autoridade aeronáutica.

Se for do acordo desta Comissão criar um capítulo específico para o diário de bordo, devido à importância desse instrumento, que a gente coloque essa previsão nesse artigo, nesse parágrafo, ou enfim, nesse capítulo.

Parágrafo único. No caso de estar a carga sujeita a controle aduaneiro, será o alijamento comunicado à autoridade fazendária mais próxima.

O texto está também na Lei do Aeronauta.

No art. 172, o diário de bordo de novo. Em todos os assuntos relacionados ao diário de bordo, o 172, parte do 171 e o 173, a sugestão é que a gente os remeta a um capítulo específico ao diário de bordo, estabelecendo, então, todas as regras, todas as condições, as situações que devem ser lançadas no diário de bordo e a prerrogativa desse instrumento, no caso das autoridades.

Projeto de Lei do Aeronauta

Seção I – O Tripulante e Suas Obrigações.

O art. 9º fala que a tripulação é um conjunto de tripulantes de voo ou de cabine, que exerce a função a bordo de aeronave.

O art. 11 diz que os membros da tripulação são subordinados técnica e disciplinarmente ao comandante durante todo o tempo em que transcorrer a viagem.

§1º O comandante poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que lhe competem, menos as que se relacionem à segurança de voo;

§ 2º Durante a viagem, o comandante é responsável pelo cumprimento da regulamentação dos tripulantes.

A sugestão é que isso já contemple tudo aquilo, de especificar quais são os itens da regulamentação. Regulamentação é toda ela, não tem como estabelecer o que tem e o que não tem de cumprir.

Art. 12 O comandante exerce a autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem.

Parágrafo único. No caso de pouso forçado, a autoridade do comandante persiste até que as autoridades competentes assumam a responsabilidade pela aeronave, pessoas e coisas transportadas.

Art. 13 Durante o período de viagem, o comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontram a bordo da aeronave e poderá desembarcar qualquer delas, desde que comprometa a boa ordem, a disciplina, ponha em risco a segurança da aeronave ou pessoas e bens a bordo, tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave, das pessoas ou bens transportados, alijar a carga ou parte dela quando indispensável à segurança do voo.

§ 1º O comandante e os pilotos da aeronave não são responsáveis pelos prejuízos ou consequências decorrentes da adoção de medidas disciplinares previstas neste artigo...

(Soa a campainha.)

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – ...desde que não haja excesso de poder.

§ 2º No caso de alijamento e a carga estar sujeita a controle aduaneiro, a autoridade fazendária mais próxima deverá ser informada.

Art. 14 Poderá o comandante, sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave quando julgar indispensável à segurança do voo.

Isso abrange todos os artigos de que falamos, com exceção do artigo do diário de bordo e daquele outro de que falei em cima, no eslaide anterior. Creio que, nessa linha, se realmente a intenção é tirarmos ou enxugarmos o CBA, a lei que trata do assunto específico do aeronauta cobre essa missão. Deixo aberto agora para...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Temo inscritos o Sr. Respício, o Dr. Geraldo, o Carlos. Mais alguém? O Kerlington.

Então, com a palavra o Sr. Respício. Dr. Geraldo, por favor.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Eu sou Respício do Espírito Santo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Antes de tudo, manifesto novamente o orgulho pelo grupo de trabalho Transporte Aéreo, depois da apresentação sensacional do Marcus e agora do Castanho, agradecendo aos dois. Castanho, não vou entrar na parte... Achei que você fez uma apresentação muito interessante, de tirar as coisas do Código, porque nós temos uma Lei do Aeronauta caminhando a passos largos no Congresso, mas eu tenho o cacoete de olhar muito tempo para a frente.

Eu fiquei particularmente incomodado com o “a bordo”. E, se ele não estiver a bordo? Eu logo imaginei uma nova aeronave, um *drone*, com a tecnologia... Se nós voltamos vinte anos, estaríamos em setembro de

1995. Em 1995, a internet estava engatinhando, os *smartphones* nem pensar, *tablets*, muito menos, *android*, nem pensar, e hoje em dia nós temos isso da forma mais comum nos nossos bolsos, nas nossas vidas.

O que nos espera daqui a vinte anos, em questão de tecnologia, em questão de facilidades, em questão de confiabilidade de tecnologia para termos, por exemplo, aeronaves cargueiras sem tripulantes a bordo – e não estou falando nenhum absurdo, porque a própria *Airbus*, inclusive, já colocou em revista estudos, orçamentos dedicados a aeronaves cargueiras sem tripulante a bordo. Então, a única coisa que, particularmente, eu fiquei um tanto travado foi o “a bordo”.

Eu gostaria de sugerir que a gente pensasse em como a gente pode substituir o “a bordo” por alguma terminologia em que vocês continuem responsáveis pela aeronave, com tudo o que você falou, mas não “a bordo”. Só isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Quero fazer uma colocação, aproveitando o gancho, antes de o Castanho responder. Respício, eu não vou para mais 25 anos, podemos ir para amanhã, para daqui a alguns dias. A própria questão dos VANTs não tripulados para a aplicação de defensivos agrícolas, para uma série de atuações, o que já está acontecendo, inclusive. Eu acho que já podemos pensar com mais imediatismo.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Eu acho que a solução é até simples, a gente vai trabalhar, provavelmente, sobre VANTs no CBA, e, entre estabelecer a responsabilidade do tripulante lá, você pode submetê-lo à Lei do Aeronauta, validando o fato dele não estar a bordo, ou estabelecer que a própria Agência, no escopo que já havíamos desenhado, com o engenheiro Celso, de dar para a ANAC a missão dela criar as regras para o Vant e dizer o que ela tem de estabelecer, a categoria, o peso, o operador...

(Soa a campanha.)

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – ...a segurança do sistema que vai ser utilizado nesses drones. Então, você coloca lá uma remissão dizendo que a pessoa que opera também fica equalizada com o tripulante. É uma sugestão.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dr. Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA – Eu acho que o Castanho evoluiu bem na proposta. A perplexidade aí, o que nós temos de tomar cuidado é com o seguinte: a lei atual do aeronauta regula o exercício da profissão do aeronauta. O projeto que está em discussão no Congresso Nacional acaba regulando a atividade do tripulante. Penso que temos de tomar cuidado aqui com a função institucional do comando, do comandante e dos demais tripulantes, que tem de ser objeto do CBA. Então, estaríamos a manter aquilo que é função institucional no CBA e a eliminar aquilo que diz respeito à questão trabalhista.

Acho que essa divisão é importante, porque do exercício da função institucional nascem consequências jurídicas diversas, importantes, fundamentais para quem explora a aeronave e para quem tripula a aeronave. Então, eu creio que, por mais simpático que eu seja, na divisão das duas matérias, nós temos de preservar o mínimo, no CBA, dentro do contexto de que o tripulante faz parte dessa engrenagem maior. Nós estamos tratando de regular o conjunto no CBA.

As questões trabalhistas, eu acho que tem de ficar – o Código fala em algumas delas – no âmbito da nova Lei do Aeronauta. Essa é a minha opinião. Não há como dar solução adequada para a questão inclusive do alijamento de carga ou para eventuais disputas e conflitos entre tripulantes entre si, tripulantes com passageiros, tripulantes com autoridade de controle do tráfego aéreo.

Enfim, a função institucional, no meu entendimento, deve ser preservada dentro do CBA, porque vamos tratar depois, no contrato do transporte aéreo e da responsabilidade civil do transportador. Essas questões ligadas, com repercussão civil e penal, no meu entendimento, devem ficar dentro do CBA. Não há divergência nenhuma de mérito com relação ao que o Castanho propõe, é só uma questão de divisão de matéria.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eu acho que, em relação à questão da divisão da matéria, é importante lembrar que a Lei do Aeronauta é anterior à Lei do CBA, que, posteriormente, tratou e viu a visão institucional do comandante, porque não trata apenas o comandante, que funciona de forma remunerada, mas também trabalha de forma um pouco mais ampliada.

Rafael Gay de Montellá e Videla Escalada, dois juristas argentinos, inclusive, chegaram a estabelecer uma vez que a função do comandante, como oficial de Estado, se dividiria, inclusive, para fins diplomáticos e fins notarias. Então, tudo isso foi abarcado, de certa forma, dentro do espírito do Código de 1986.

Então, entendo a preocupação do Geraldo, uma vez que, realmente, o Código Brasileiro de Aeronáutica ou o Código Brasileiro da Aviação Civil ou aquilo que vier a virar... Acho que podemos, de certa forma, reafirmar ou manter o que existe dentro da própria Lei do Aeronauta, porque serve não só para a categoria laboral, mas podemos ampliá-la.

Kerlington, o senhor é o próximo.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – Eu, raramente, ousar discordar de V. Ex^a, Dr. Geraldo, mas discordo e acompanho o Dr. Castanho, porque, realmente, como o *status* do Código e da Lei do Aeronauta são processos legislativos de mesma hierarquia, não há por que, embora no Brasil a gente tenha esse costume de repetir os institutos em ordenamentos diferentes. Não vejo, particularmente, nenhum problema nessa ideia que o Castanho nos trouxe, tanto na esfera penal, na cível, na questão da responsabilidade, porque a nova Lei do Aeronauta traria também e não fugiria dela, sendo que eu, julgador, em vez de olhar para o CBA, olharia também para uma lei da mesma magnitude, não tendo problemas de antinomia formal, sequer material.

Então, ousar discordar do senhor nisso, mas, particularmente, gostei muito da ideia do Castanho. Só, Castanho, lembrando que a gente tem, naquele âmbito do Respício, de olhar para frente, a gente está tratando, no 159, 160, novo, de Certificado de Capacidade Física, sendo que isso já mudou. Eu não estou dizendo para a gente colocar a CMA ali dentro, estou colocando colocar certificado médico *lato sensu*. Então, que você anotasse aí, no 159 e no 160, quando você tratou como CCF ainda, e a definição mais *lato* possível seria certificado médico.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Entendi. Mas a definição não é certificado médico igual?

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – Não, hoje é Certificado Médico Aeronáutico.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – O Certificado de Capacidade Física não é mais usado?

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – Hoje, o CCF é só para o militar. Antes, o CCF era para os dois, mas a Anac trocou de CCF para CMA. A minha sugestão é que se coloque o mais *lato* possível como certificado médico. Ponto.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – É verdade.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bem, senhores, mais alguma colocação? Carlos, perdoe-me, por favor.

O SR. CARLOS EBNER – Eu sou Carlos Ebner, IATA. Eu queria cumprimentá-lo, Castanho, acho que ficou bem clara a sua apresentação. Eu não tive oportunidade de compará-la, mas eu tenho algumas dúvidas que eu gostaria que você me esclarecesse.

No art. 1º, §2º da Lei do Aeronauta, acho que estava no primeiro eslaide, se puderem colocar, por favor. No §2º, se você pudesse me explicar, “aplica-se também aos pilotos de aeronave, aos comissários de voo, aos mecânicos de voos brasileiros que exerçam as suas funções a bordo de aeronave estrangeira”. O que seriam voos brasileiros? Voos de numeração brasileira? O que vem a ser isso?

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – É exatamente a condição dos comissários de bordo que são contratados, por exemplo, na Base Salvador, da Air Europa. Eles, apesar de serem contratados por uma empresa estrangeira, têm uma base no país e voam a bordo de aeronave estrangeira com a regulamentação brasileira, eles têm de cumprir a regulamentação brasileira. Isso já funciona assim desde o começo da Lei do Aeronauta. Então, foi mantida essa previsão. Há casos que a gente não sabe, mas, por exemplo, a British Airways tem base em Guarulhos e comissários brasileiros. Eles seguem a regra. Inclusive, a própria empresa, a British Airways vem fazer acordos coletivos de trabalho conosco ou seguem os acordos efetuados no Brasil.

O SR. CARLOS EBNER – Entendi. Eu me confundi um pouco, mas, concordo com o que disse o Respício, de que nós temos de olhar para a frente. Uma coisa que sentia muito quando administrava principalmente a área de carga na Varig era a dificuldade de nós termos o *Wet Leasing* contratado para a área de carga, porque não era permitido fazer isso. Eu não sei se este seria o momento de endereçar no Código, mas seria o arrendamento de aeronaves com tripulação. Os voos de cargueiro são sazonais, você não tem um cargueiro para o ano inteiro, você vai ter por períodos. Eu me recordo que isso, dentro da competitividade que tínhamos na Varig, afetava enormemente, porque as outras empresas internacionais se usavam do *Wet Leasing* para preencher espaços, o que nós não poderíamos fazer.

Então, eu acho extremamente importante que a gente olhe isso, o que vem ao encontro do que o Respício colocou “a bordo”, porque, se pensarmos “a bordo” de aeronaves, quem estará a bordo, não estará um piloto, qual é a nacionalidade dessa pessoa a bordo? Acho que vamos quebrar uma série de paradigmas quando falarmos “a bordo”, porque não necessariamente terá de ser um brasileiro, pode ser um especialista em operação de uma aeronave não tripulada. Quer dizer, o “a bordo” vai quebrar uma série de paradigmas. Então, eu queria deixar claro se é o caso de a gente incluir aqui ou não essa parte do *Wet Leasing* para manter a competitividade da indústria brasileira no transporte de carga.

Quero cumprimentá-lo com bons olhos quando se falou que o livro de bordo deveria se transformar num BO. Isso, sem dúvida, seria um grande passo, porque os números de casos de passageiros indisciplinados no mundo – nós começamos, na IATA, de três anos para cá, a fazer uma estatística – são impressionantes! Eles causam primeiro um desconforto a bordo nos passageiros, ofendem. Muitas vezes a aeronave tem de fazer um pouso forçado, o que tem um custo elevado, sem que esse passageiro tenha qualquer responsabilidade de-

pois. E o comandante, para fazer uma autuação, tem de sair da aeronave, ir a uma delegacia, à Polícia Federal, e, nesse tempo que já passou, vamos dizer, já passou o tempo dele.

Ele já não pode decolar o avião. Então, o assunto não fica resolvido.

Tivemos aquele caso da GOL, que os passageiros saíram e dançaram na asa, até hoje a Anac não conseguiu resolver aquilo. Quer dizer, o que aconteceu com os passageiros? Olha o risco que foi as pessoas dançando numa asa? Pode afetar o *flap*, tem série de problemas. Então, nós sentimos muito. E a indústria internacional tem sentido muito o problema do passageiro indisciplinado. Inclusive, agora a Convenção de Montreal foi modificada, o Brasil assinou, está em vias de vir ao Congresso para ratificação, que enfoca esse assunto.

Então, eu acho que o primeiro passo é fazer com que o livro de bordo seja um BO. Isso aí é o primeiro passo. No mais, eu acho que não teria mais nada a colocar, Sr. Presidente.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Com relação ao *Wet Leasing*, nós abrimos uma discussão bem complexa de novo tal e qual Céus Abertos, Abertura de Capital. Existem reflexos dessa ação para os trabalhadores de alguma forma. Podem ser até positivos em alguns casos. Mas você abre um precedente, que geralmente a gente usa para realmente economizar, concorda? Mas traz risco para o contexto que vivemos hoje. Aí eu estou falando como trabalhador. Então, teria que fazer uma avaliação melhor dos impactos disso. Não tem como você fazer qualquer coisa na verdade hoje sem ter uma noção de impacto tanto para o trabalho como para a própria indústria, até para o passageiro, enfim.

E tem a questão também da... Perdi a palavra agora. A convalidação de licenças, né? Que hoje a Anac não permite. Poucos países têm a convalidação de licença. Então, tem toda essa questão para ser avaliada. Teria que ser avaliada inclusive junto com a agência para ver quais seriam os impactos. Em primeiro momento, eu Castanho não vejo com bons olhos, mas fica aberta a discussão.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bem, senhores, antes de passar a palavra para o Respício, eu quero fazer a seguinte recomendação, o Castanho fez as contribuições. Espero, então, que os demais também façam e mandem, para que nós possamos montar a tabela, fazer as comparações e que, então, possamos escolher um modelo.

Pois não, Castanho.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Só para ficar claro, então. Até dia 19 é o nosso prazo para mandar todas as contribuições. Correto? Então, efetuada essa transferência de dados, digamos, para o folhão, ali né, para o planilhão, a gente vai efetuar a votação depois dessa data nos itens em que couberem votações. É isso?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Vamos lá. O que a Relatora está organizando é o seguinte: nós temos já várias contribuições. Muitas contribuições não são... Como eu posso dizer assim? Antagônicas. Essas contribuições que não são antagônicas, fora alguma questão voltada ao vernáculo ou à questão de tratamento, praticamente vão ser entregues prontas e preparadas. Aquelas questões que forem antagônicas, como uma visão que o senhor tenha ou que outra pessoa tenha dentro da Comissão, isso nós não deliberaremos, mas digamos que nós votaremos qual vai ser aquela proposta que vai ser passada para formatação final para a assessoria legislativa do Senado. O.k.?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Isso. Você entrega até o dia 19. Aí então tudo será formatado. Obviamente, tendo esses antagonismos nós teremos que tratar desses antagonismos para, então, nós definirmos esse formato para passar para a assessoria legislativa do Senado para, então, votar. E a deliberação será apenas em uma reunião nossa, em uma reunião, onde simplesmente teremos um ato simbólico em que faremos uma aprovação. Ou seja, será por maioria. O.k.? Isso já foi definido no regimento da Comissão.

Respício, por favor.

Por último, o Dr. Geraldo. E vamos para o almoço e para os reclames.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Respício Espírito Santo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Só para dar continuidade e instigar um pouquinho as nossas cabeças, o que o Ebner acabou de levantar a respeito do *unruly passenger*, que é o passageiro indisciplinado, que nós possamos pensar na possibilidade de incluir no Código...

Aí eu peço ajuda direta do Ebner e do Geraldo, que são do grupo de Transporte Aéreo, para nós pensarmos em dois ou três dispositivos bastante simples com relação à obrigação do passageiro, quer dizer à responsabilidade do passageiro também na segurança a bordo. De alguma forma, colocar para o passageiro que ele também é responsável pela segurança a bordo. Ele é responsável por prestar atenção na informação dos comissários, na sinalização a bordo, para simplesmente durante uma turbulência, o cara não decolar porque ele não está com o cinco, porque ele esqueceu, porque ele não quer colocar ou porque é desconfortável ou sei

lá o raio de desculpa que ele encontre, que, se por acaso ele quebrar o braço, tiver algum problema depois por causa da turbulência, ele depois não entrar na Justiça contra a empresa aérea dizendo que “ninguém falou que era obrigatório. Como não era obrigatório, eu estava sem cinto”. Ou então “eu estava dormindo e o comissário não veio me cutucar para colocar o cinto, e eu não escutei a sinalização”. Ou seja, esse tipo de coisa, esse tipo de safadeza, pouca vergonha, cafajestagem que muita gente faz em todo o mundo, que possamos pensar de alguma forma de prever isso no nosso Código. É uma cafajestagem que muita gente faz no mundo inteiro. Não só em países em desenvolvimento não. Em país rico também tem muito cafajeste que faz isso, de responsabilizar a tripulação porque ele quebrou o braço, ele quebrou a cabeça, ele morreu, sei lá por que o parente entra na Justiça porque simplesmente aconteceu isso.

Então, gostaria de sugerir que nós possamos pensar em alguns dispositivos para nós, pelo menos, endereçarmos esse tipo de assunto para também passar a responsabilidade da segurança a bordo para o passageiro também.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Ô, Respício, a Convenção, talvez o Geraldo ou o Ebner possam confirmar para mim, a própria Convenção de Tóquio já previa, em 1981, que qualquer um que coloque ou que possa colocar ou que seja suspeito de colocar em risco segurança, disciplina e higiene a bordo, qualquer um pode tomar as medidas para, em tese...

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Eu não estou falando do voo. Eu tô falando dele. Ele.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Mas eu vou chegar. Entendeu? Talvez um contrato de responsabilidade que você faz com o passageiro em que você inclui isso... Porque você também informa a ele os deveres e as obrigações que ele tem. Isso aí os senhores vão sentar e vão ter que definir, porque hoje o comandante tem esse poder também. Basta obviamente se justificado.

Sr. Geraldo, por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA – Eu só queria esclarecer a posição que nós não estamos divergindo no caso específico da proposta do Castanho de nada que está considerado no Projeto de Lei do Aeronauta. Nós estamos fazendo uma discussão de mérito. Nós estamos fazendo um única discussão aqui, um debate, para vermos em que lugar isso figura melhor quando trata de função institucional por conta das repercussões inclusive por danos causados a terceiro ou em voo ou no solo, enfim. Quero manter o esclarecimento, portanto, de que vamos aqui atuar para que o que é função institucional permaneça no CBA.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Perfeito.

Ebner, só um minutinho.

O Cysneiros, desafiando o apetite de todos, pediu a palavra. Vamos conceder por educação. Aí, Carlos, vamos voltar ao senhor. E não havendo mais, vamos passar aos últimos informes para o almoço, por favor.

O SR. HUGO JOSÉ SARUBBI CYSNEIROS DE OLIVEIRA – Obrigado. Hugo Cysneiros.

Só uma sugestão que me ocorreu aqui a partir do que o Respício falou. Esse BO poderia ter, e a lei facilmente criaria isso: natureza jurídica de título executivo extrajudicial a ser utilizado pela empresa contra o passageiro que cometeu o ato de indisciplina e que gere o prejuízo à própria empresa ou a terceiro. É uma solução simples, atinge... Ou a ele próprio. Uma solução simples, atinge o bolso dele, é legal, porque é apenas uma hipótese de constituição de título executivo extrajudicial via lei, a constar do contrato obviamente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Parece que já tem a previsão de que aquele passageiro que causar o próprio dano ou for responsável pelo mesmo já isenta o transportador de qualquer indenização. Mas parece que o Código de Defesa do Consumidor não é bem assim.

O SR. HUGO JOSÉ SARUBBI CYSNEIROS DE OLIVEIRA – É. E aí iria pelo princípio geral do dano. Nesse caso, seria uma coisa bem concreta.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Ebner.

O SR. CARLOS EBNER – Só para esclarecer. O Protocolo de Tóquio foi agora emendado dentro da Convenção de Montreal, e um dos grandes pontos que havia de discussão e foi resolvido era contra a jurisprudência, tendo em vista que muitos falavam sempre no país de registro do avião.

Hoje o país do registro pode ser qualquer país que não necessariamente o de origem e destino, de tendo em vista que os aviões são lisados, são arrendados, e os seus proprietários podem estar aí (*inaudível*) ou em qualquer local.

Então, a nova legislação internacional prevê isso e prevê também que o passageiro é responsável pelos danos que ocorrer. Então, o Brasil já assinou esse protocolo. Eu acho que a gente pode trabalhar um pouco e fazer alguma menção dele no CBA.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Depende apenas da contribuição. Perfeito?

Assim, senhores, vamos suspender os trabalhos. Às duas horas estaremos aqui de volta, quando vamos passar à apresentação do engenheiro Celso, depois às considerações da relatoria que foram passadas. Nós temos que discutir a questão do e-Cidadania, pois estamos recebendo aqui ao vivo algumas contribuições e dentro do assunto da navegabilidade, o que seria importante passar também. Certo? E aproveitar também o último momento para que o grupo Transporte se reúna e possa, então, definir, traçar essa ideia do Dr. Geraldo. O.k.?

A ideia de formação dentro do subgrupo é para tratar e estudar a questão da responsabilidade do aeronauta.

Eu desenho depois.

Bom apetite a todos.

(Iniciada às 10 horas e 46 minutos, a reunião é suspensa às 12 horas e 46 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, boa tarde.

Dando um *restart* às nossas atribuições, peço, encarecidamente, desculpas a todos pelo reinício do trabalho, mas estávamos tratando aqui também de assuntos da Comissão. Então, toda conversa aqui tem sido produtora. Nós vamos ter, então, algumas alterações aqui na pauta, mas apenas para questões de melhor aproveitamento.

O engenheiro Celso terminaria alguma contribuição dele em relação à aviação experimental, porque, na reunião passada, ele falou sobre *drones*, e hoje fecharia a aviação experimental. Ele concordou em passar para a próxima reunião, sendo que, no dia 5 de outubro, também apenas reconfirmando, teremos aqui o Geraldo Vieira, que falará sobre serviços aéreos, o Ebner, da lata, que também vai fazer a sua contribuição, o Celso, que vai fechar a questão da aviação experimental. Também estou aguardando resposta do FAA, porque eles ficaram de confirmar, no dia 5 ou até antes, para falar.

Tercio, o senhor também falará no dia 5?

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS (*Fora do microfone.*) – Por favor.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Pois não.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eu pego depois. Qual é mesmo o teor da fala, Tercio? Desculpa.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eu acho que é sobre aeroportos, não é? Qual é o tema?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Só para anotar aqui.

O.k.

Sim, Marcus.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Só queria – não precisa ser no dia 5 – incluir o tema de relato voluntário também nas próximas pautas se possível.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Qual?

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Relato voluntário.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Entendi. A pauta ficou curta. Relato voluntário. Acho que dá. Porque no dia 19 teremos o Ricardo Bernardi, que falará sobre proposta de texto sobre responsabilidade civil, o Antônio Ivaldo e o Ricardo Catanant, que falarão sobre definição de serviço aéreo público e propostas, no dia 26 teríamos o Ricardo Nogueira, para falar sobre gerenciamento de aeronaves e propriedade compartilhada, sendo que nós podemos, inclusive, antecipar essa pauta. Estamos fechando para que as contribuições sejam encaminhadas até o dia 19, porque nós temos que tratar o formato das contribuições junto com a Profª Maria Helena e com a assessoria jurídica do Senado Federal.

Senhores, eu tenho aqui uma comunicação para fazer antes de passar a palavra ao próximo companheiro, o Prof. Claudio Jorge: nós estamos recebendo as contribuições através do e-Cidadania, que é uma tela que o pessoal das secretarias passou e que vai sendo atualizada na medida em que elas vão chegando, inclusive, vai atualizando automaticamente.

Temos aqui três perguntas do Augusto Fonseca da Costa, que vou colocar no ar. Ele está muito preocupado em relação à aviação experimental. Posso passar isso para o Honorato, para que ele responda essas questões, ou para o membro que estiver disposto a responder, a fazer essas colocações. Leio as perguntas que ele colocou.

Primeira: “As aeronaves estão voando com um boletim mandatário com alerta de risco de morte, sem qualquer controle de cumprimento pela Anac, e cujo descumprimento já matou ao menos uma pessoa. A Anac já sabe disso e nada fez. Isso é legal?” Pergunta feita pelo Sr. Augusto Fonseca da Costa.

Segunda: “A Emenda 01 do RBAC 21, no §21.191, letra i, item 1, permite que até dezembro de 2016 os LSA [que são aquelas aeronaves leves esportivas] podem ser fabricados sem a necessidade de cumprir com as normas consensuais aplicáveis. Essa absurda e ampla isenção permite qualquer objeto voador ser chamado de LSA. Isso procede? E isso é legal?”

Terceira: “Fiz denúncias que o Presidente encaminhou ao Roberto Honorato, que até agora nada respondeu. Por exemplo, há o caso de um PCA (Profissional Credenciado em Aeronavegabilidade) que certifica seus próprios produtos e a Anac aceita. Isso é legal?”

Bom, encaminhou ao Presidente, mas acho que não a mim, mas tudo bem.

Então, são essas as perguntas. Todas essas perguntas são públicas e são encaminhadas pelo e-Cidadania. Pois não, Enio.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA – O Dr. Augusto é de Cascavel e perdeu um filho em janeiro de 2015 por acidente. Ele é médico e tinha duas aeronaves experimentais. Ele fez um dossiê de 170 páginas e andou buscando algumas pessoas que pudessem dar apoio. Procurou-nos no ABTAer. Eu marquei uma reunião com o Roberto Honorato. Estive em São José dos Campos com ele. Então, ele conhece o processo. Está tudo entregue na mão dele. Se direcionou para ele, é ele que vai ter que dar resposta, porque ele tem amplo conhecimento de todos os pontos apontados por ele. É ele que tem a resposta a ser fornecida. Então, já está na mão do Roberto Honorato há muito tempo, um processo bem completo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Então, essas questões têm que ser encaminhadas ao Honorato, obviamente.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA – Já foi entregue na reunião passada. Já passou essa pergunta dele também, porque ele já fez a pergunta na semana passada. Foi passada para o Roberto Honorato. Ele tinha dúvidas, me perguntou, e eu confirmei: “É o Dr. Augusto, é aquele caso”. Então, está na mão dele.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Perfeito, Enio.

Muito obrigado pelos esclarecimentos.

Dessa forma, senhores, eu gostaria de passar a palavra ao Prof. Claudio Jorge para que ele faça o complemento da sua explicação a respeito de aeroportos.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – Obrigado, Sr. Presidente.

Por favor, Eduardo, você coloca lá para a gente?

Trata-se de uma complementação ao que já foi apresentado anteriormente e que mostra uma certa convergência. Apesar de serem visões um pouco diferentes, elas convergem.

Por favor, próxima.

Então, está dentro desse capítulo. É a questão da classificação dos aeródromos. Então, tem a Proposta 1, que é, aliás, a situação atual. O aeródromo é classificado em civil e militar; e o civil, em público e privado.

O Doriêdo me complementou essa proposta mostrando que, na realidade, o aeródromo civil é de uso público ou privado. Tudo bem. O uso público pode ser estatal – esses que são gerenciados pela Infraero, Estados, Municípios, etc. –, os que são concessionados, quer dizer, regime público com iniciativa privada, e os que são autorizados, que são o regime privado de exploração. E o uso privado propriamente dito é o de uso particular.

Próximo, por favor.

A Proposta 2, que a gente já havia mostrado. Então, tem o público e o privado; e o privado tem uso público, uso privativo e uso particular.

E a Proposta 3 é o público e privado, sendo o público civil, de uso geral e restrito, uso militar, uso restrito, e o privado, uso pessoal. É uma forma diferente de falar.

Agora, vamos observar, vamos fazer um quadro comparativo: Proposta 1, detalhada, com a Proposta 2. Próximo quadro, por favor.

Reparem que, na realidade, o uso público estatal da Proposta 1 é o público da Proposta 2. O uso privado, uso particular da Proposta 1 é o privado, uso particular.

Mais uma sequência.

O uso público concessão é o privado de uso público. E o uso público com autorização é o privado de uso privativo.

Então, na realidade, apesar de serem definições ou classificações diferentes, a princípio, elas se classificam nos mesmos grupos.

Por favor, a próxima.

Na realidade, a principal diferença é que, na Proposta 1, está se definindo, classificando os aeroportos em função da destinação de uso, enquanto, na Proposta 2, é pela propriedade, inicialmente, pelo menos. Se é público ou se é privado; e, depois, se é privado naqueles três tipos de uso.

Então, basicamente, há uma convergência nessas duas classificações, que se mostram, a princípio, antagônicas.

Mais uma, por favor.

Então, há uma clara convergência. Essa é a conclusão. Falta-se definir se a proposta de classificação deve se basear na destinação de uso ou propriedade. Basicamente, só essa a definição, porque tanto a de cima quanto a de baixo traduzem os mesmos extratos de aeroportos. Só isso.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS (*Fora do microfone.*) – E a 3? Não vai falar da 3? Só comparou a 1 e a 2.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – É que, na reunião passada, a que o senhor não estava presente, foram discutidas as Propostas 1 e 2 e houve, então, essa convergência na 1 e na 2.

Eu deixo a palavra contigo para ver se há uma correlação da 3 com a 1 e a 2. A 1 e a 2, para mim, são similares, só que uma olha a classificação inicial pela propriedade e a outra olha pela...

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS (*Fora do microfone.*) – E a 3 você nem quis comparar? É isso?

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – Eu não mexi na 3, mas fique à vontade.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – Presidente, pela ordem, se eu puder me inscrever aqui.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, por favor.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – Deixe-me aproveitar para fechar aqui.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Claro.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – Só de olhar agora, assim, um pouquinho, eu estou enxergando que essa 3 também tem o mesmo nível de comparabilidade, se é que o termo existe.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O.k.

Senhores, o Kerlington está inscrito. Mais alguma inscrição? (*Pausa.*)

Kerlington, por favor.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – Realmente, a 1 e a 2 têm a diferença da... Na verdade, uma por destinação e outra por propriedade. De modo que só temos que atentar para a natureza jurídica do bem. Entendemos que, na verdade, a rigor – engenheiro gosta de falar disso, no limite –, temos dois tipos de bens ou de coisas: pública ou privada.

Na verdade...

Pode voltar um pouquinho aí, na primeira, na segunda... Aí.

Ou melhor, volta na primeira.

Isso.

A primeira divisão que se faz, a rigor, ali, civil e militar, sendo que, na verdade, o militar é espécie do gênero público.

Eu lembro que, antigamente, o militar era servidor... Lá, no Direito Administrativo. Ajude-me aí, Ronei! O militar era servidor público militar, não era? Era um negócio desse. Lá atrás tinha uma definição dessa. Depois, virou para militar e tal, mas, na verdade, o bem militar é público, de uso restrito.

Então, essa foi uma dicotomia realizada através do AI-5 – o Dr. Geraldo sabe da história melhor –, de quando a gente precisava separar o civil do militar. E lá em 1967, se não me engano, a emenda ao CBA mudou, porque, antes, era público e privado. Lá, no último CBA – me ajudem! –, no último CBA, antes do nosso AI-5, distinguia o aeródromo, juntamente com aeronave – aeródromo e aeronave têm classificações bem parecidas –, entre públicas e privadas, sendo que as públicas espécie do gênero. Aí, sim, você colocaria a pública de Estado, a pública que seria militar, a que seria, hoje, na verdade, a que a gente, no caso de aeronave e aeroporto, com uma destinação diferente ou especial, na verdade, uma destinação especial, mas, a rigor, o aeródromo militar é público, a natureza jurídica dele é pública de uso restrito.

Então, a meu ver, isso, juridicamente falando... Depois, se o Dr. Geraldo puder e quiser falar alguma coisa... Mas a gente tem que tomar cuidado porque nós estamos falando de um código, de um arcabouço jurídico, não de um texto técnico no qual a vamos falar de coisas técnicas. Temos que tomar cuidado porque isso aí está dentro do arcabouço jurídico brasileiro, do Direito Administrativo etc.

Então, nada impede, por exemplo, que, na Proposta 3...

Coloca, por favor, na 3.

O que se quis, talvez, dizer na 3 foi que civil e militar são espécie do gênero. Eu tenho um aeródromo público que é civil e um aeródromo público que é militar, a rigor, na grande definição, e o privado é o que tem as configurações dele que, na verdade, é para uso privado.

Então, eu não sei, CJ, como você encaixaria a convergência dessa 3 nas duas, o que é que seria convergente ou o que seria divergente aí, se a gente conseguiria encaixar a 3 lá, na 2, 1 e 1, ou se a 1 na 3, mas eu não vejo, jurídica e tecnicamente, problema nenhum em manter essa divisão de público e privado, civil e militar.

Aí, você tem o civil de uso geral e uso restrito e você pode ter o militar de uso restrito. Porque hoje existem aeródromos militares que você pode utilizar civilmente. Aquele que eu não quero, aquele que for questão de soberania e estratégia etc. vai ser um aeródromo militar de uso restrito.

Então, mais simples que isso... Eu acho que a gente está até tergiversando demais sobre o tema, mas acho que é muito simples essa divisão e que abarca todas as divergências conceituais de que estamos falando aqui desde o início.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Só um pouquinho, Dr. Geraldo. O Dr. Claudio vai dar explicação. Aí, depois, o senhor terá a palavra, o.k?

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – Não é uma explicação na realidade.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Mais alguma inscrição?

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – Não. Seria mais para... Essa Proposta 3 não consegue convergir plenamente para a 2 e a 1 porque você tem o aeródromo civil de uso geral, o público de uso geral, o público de uso restrito e você não tem – tem o privado de uso pessoal –, você não tem o privado de uso público. Essa proposta não permite, não é?

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO (*Fora do microfone.*) – Aqui, a classificação é feita com base na propriedade, não com base na destinação.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – Sim, mas o privado é o de uso pessoal. O público...

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO (*Fora do microfone.*) – Não, então, essa classificação...

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – Ah, você está falando só dessa primeira coluna?

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO (*Fora do microfone.*) – Essa classificação toma por base a propriedade, não a destinação.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – O.k.

Mas os dois grupos, então, estão divergindo nisso, que a classificação deva ser... Digamos assim: o grupo mais ligado à área jurídica defende a tese do público privado, a propriedade, enquanto que o outro grupo defende mais a destinação.

É, temos essa divergência.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dr. Geraldo, por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA – Bem, Presidente, eu creio que as três propostas, na realidade, são convergentes. Se você analisa uma ou outra, não há briga, não há antinomia. A gente está só discutindo aqui ajustamentos de conceito jurídico.

Eu creio que, se nós tirássemos da Proposta 3 o militar do uso restrito, daria para entender melhor o que eu estou dizendo: você ficaria com o público, lá, o civil, e o privado, uso pessoal. O que torna a Proposta 3 inconveniente – ela não está juridicamente incorreta – é que é necessário, para a transição que nós pretendemos fazer, que a gente mantenha essa divisão civil e militar, porque nós entendemos que isso facilita a transição para o regime aberto, porque nós temos ainda aeroportos que são bases militares.

Então, você tem aeroportos de uso compartilhado. O Galeão é um exemplo disso daí, bem típico, e aí, as jurisdições civis e militares se confundem. Aqui, não resta dúvida de que militar, a base militar é bem público, bem público federal.

Volta, por gentileza, para aqueles cruzamentos.

O que nós fizemos nos cruzamentos entre a 1 e 2, se vocês observarem, foi, lá, no de uso público, vamos dizer, o uso público... O uso público significa, numa das três condições de que nós estamos ali tratando, a expressão uso público é insuficiente porque nós entendemos que, no primeiro e no segundo casos, seja uma estatal por delegação, por concessão, a exploração se faz em regime público.

Quando me refiro ao regime público, eu estou dizendo que, nesses dois casos, de delegação e de concessão, nós vamos observar exatamente o regime jurídico atual. Nesses dois de cima, se o regime for público... Eles são civis, o.k? Não estamos tratando do militar aí. Se eles são civis e vão ser administrados em regime público, nós mantivemos o conceito, como mecanismos de proteção para a atividade, de que eles se constituem bens públicos federais. Significa dizer que são universalidades consideradas bens públicos federais, portanto não estão sujeitos a penhora, a qualquer intervenção, porque, basicamente, eles atendem a todos os segmentos da aviação civil e, fundamentalmente, o transporte aéreo coletivo de pessoas.

Esses bens já estão assim afetados, eles constituem patrimônio da União Federal. O que faz o Estado ou a Infraero ou tudo o mais é receber uma procuração, uma delegação da União, que não muda a natureza jurídica dos bens.

Para que nós pudéssemos avançar, nós entendemos que também em regime público e em regime privado deveria ser criada uma forma que fosse explorada em regime privado, portanto, regime esse que não está sujeito, o mecanismo sujeito, o mecanismo de exploração, nem a delegação, porque não pode, não é ente público, seria um privado, nem concessão, porque requer uma prévia licitação, mas poderia estar sujeito a uma autorização, mediante a assinatura de um contrato de adesão, que copia todas as cláusulas do contrato de concessão de cima menos duas: a que diz respeito a prazo e a que diz respeito a tarifas.

Então, a ideia da gente é que, se um empreendedor privado puder aplicar capitais próprios e construir um aeroporto para uso público, qualquer aeronave sai, ele deve, ele próprio, especificar seus preços e não necessitar participar de um processo de licitação, em que seria outorgada a ele uma concessão.

Bom, nesse regime aí, nós subclassificamos um terceiro tipo de aeroporto, que é aquele aeroporto privado, portanto sujeito a uma autorização mediante um contrato de adesão, que contém todas as cláusulas do contrato de concessão menos duas, de igual modo, tarifa e prazo, para que o interessado pudesse explorar qualquer serviço aéreo de transporte menos o aberto ao público, menos o de uso público, que ficaria privativo de outra categoria de aeroporto privado, e explorado em regime privado, portanto sem a necessidade de ter tarifas especificadas e prazo, mas que o indivíduo construísse esse aeroporto fosse de uso restrito, não de uso aberto como é o caso dessa categoria anterior, a que eu me referi.

Por que nós imaginamos no restrito? Porque, no de uso aberto, tem um conjunto de cláusulas obrigatórias que não dizem respeito a tarifa nem a prazo, mas que são necessárias, porque ele está explorando um serviço público aberto ao público. Nesse outro tipo de aeroporto, haveria menos restrição. Ou seja, o indivíduo construiria um aeroporto para que fosse um terminal de carga aérea – é uma suposição –, e, nesse caso, as aeronaves que operariam nesse aeroporto seriam só as aeronaves com as quais ele mantivesse um tipo de contrato ou um tipo de relação comercial específica.

Quer dizer, esses aeroportos só seriam utilizados por determinadas aeronaves e para determinados tipos de serviço. Aí, cabe todo o resto, todos os outros segmentos da aviação civil, só não cabe o transporte aéreo regular de passageiros.

Nós chamamos esse aeroporto, e nós podemos mudar a expressão – talvez tenha sido a pressa para trazer para vocês e mostrar esse modelo –, porque, na realidade, essa terceira categoria, que é o aeroporto que nós chamamos de uso privativo, pode ser de uso restrito. Ele é um aeroporto normal, com nome de aeroporto, com todos os controles de segurança e tudo o mais, mas ali o uso restrito é porque é restrito a determinados segmentos, nele não podendo operar o transporte aéreo regular.

E, aí, foi necessário criar outra forma, que já existe e está prevista, que é esse de uso particular, para acolher todas aquelas situações em que o indivíduo constrói um aeroporto no seu condomínio, na sua fazenda ou onde for, no seu *resort*, para seu uso particular.

Eu dei um exemplo ruim aqui: eu quis dizer uso privativo do proprietário, do construtor. É para atender o fazendeiro, digamos assim. O de cima, o uso privativo em regime privado, portanto, sem acolher tráfego aéreo público, seria para esses casos de *resort*, e há vários aí que poderiam fazer uma pista, em vários locais da costa do Brasil... Esses poderiam receber qualquer aviação, menos a de transporte aéreo regular. Significa voos charter, voos não regulares ou até linhas suplementares.

Aqui tem... Hoje, a Anac admitiu um quarto tipo de exploração, que é a tal linha suplementar, que não se configura como uma linha aérea regular, mas que também não é um táxi aéreo, para que táxis aéreos, eventualmente, pudessem fazer voos do Rio de Janeiro para Campos, para atender demanda específica da Petrobras ou de qualquer outro segmento qualquer da atividade econômica.

Então, a classificação civil e militar... Eu até acho que, como nós estamos no Código Brasileiro da Aeronáutica, e não numa lei específica, é correto tratar da questão do aeroporto militar porque nós temos bases aéreas ou aeroportos compartilhados. Senão, nós não deveríamos estar tratando desse assunto no CBA. Mas é o que existe.

Eu não vejo prejuízo se a gente eliminar a aviação militar ou a infraestrutura militar do CBA. Eu, particularmente, não vejo prejuízo nenhum. Nós temos a aviação militar e a infraestrutura militar, está lá, entra lá nos bens públicos da União, tudo bonitinho... Não precisava ter a interface.

O sistema de controle de tráfego aéreo, como é misto, serve a duplo propósito, também poderia ficar fora. A dificuldade de colocar o controle de tráfego aéreo, que hoje é administrado pelos militares, é que nós temos que definir que tarifas podem ser cobradas e que princípios devem ser aplicados.

Então, a ideia é assim: no que é público, aberto ao público, naquelas duas primeiras categorias, delegação ou concessão, regime público pleno, com regras definindo tarifas, regras, princípios gerais definindo tarifas, regime de exploração que considere lucro marginal a longo prazo, porque aí nós estamos tratando, na realidade, de direitos do consumidor, do usuário do aeroporto.

Foi por isso que ficou assim, com essa divisão, que eu acho que se ajusta à teoria do Direito Administrativo, à matriz constitucional, quando ela separa o que é civil e o que é militar. Quando ela diz “isso daqui é em regime público, é explorado em regime público”, significa dizer que eu tenho determinadas características que tenho que aplicar em função do interesse público envolvido, e outras categorias que eu quero estimular ao investimento privado. Portanto, eu vou dizer que esses bens não são públicos federais, que eles são bens privados e estão no comércio como qualquer outro bem privado.

No entanto, como nós estamos tratando aqui de um segmento que é serviço público, definido assim na Constituição, e nós estamos utilizando o instituto da autorização, que nós chamamos de vinculada, para retirar o caráter de precariedade, então, eu estou dizendo, eu estou distinguindo, pelo regime que eu aplico, pela intensidade do regime.

Quando a gente fala em regime público, uso público, quando eu falo que é um serviço público, à medida que eu defino as cláusulas do contrato de concessão, do convênio de delegação ou do termo de autorização, que é vinculado, é um contrato de adesão, eu estou pré-definindo quanto de público aquilo é, definindo a intensidade, de modo que tudo que for do interesse público no sentido do transporte coletivo a intensidade é máxima. Naquilo que é um aeroporto privado, mas usado mediante autorização, então, eu estou dizendo aí que o regime é amainado em relação ao primeiro, e tudo aquilo que é privativo o regime é mais amainado ainda.

E, no quarto tipo de aeroporto, a gente diz: “Olha, esse é para uso particular, vedada a exploração comercial”. Eu creio que, como nós organizamos isso, *nomen juris*, como nós vamos etiquetar essas formas, para nós que queremos uma transformação, uma evolução, não é tão importante. Assim, nós temos que ressaltar, como diz a melhor doutrina do Direito Administrativo, os princípios ou o modelo constitucional que está aí e permitir, mediante um modelo legal, que a gente supere essa questão de estabelecer limitações para o capital privado.

Quer dizer, aceitar esse modelo que eu estou propondo é aceitar que o País é capitalista, que o modelo é o da economia de mercado, que nós estamos levando as intervenções do Poder Público, calibrando elas, aumentando a intervenção onde é mais necessário, diminuindo a intervenção onde não é tão necessária a intervenção do Poder Público a defender o interesse público e eliminando onde ela não é necessária.

Então, nesse aspecto, creio que as três propostas não contêm antinomias entre si. Foi uma maneira adotada, inclusive com a Proposta 3, de botar uso restrito em aeroporto militar. Quando digo restrito, obviamente, não estou dizendo restrito para atividade militar; estou dizendo que naquele ali não pousa aeronave civil.

Creio que, feita essa classificação, é desnecessário dizer o que pode ou não pousar em área de segurança nacional, no aeroporto militar. O tráfego aéreo, o controle, eles não levam aeronaves ali. Se a aeronave está em risco de cair, é claro que o comandante da base aérea vai, ele, comandante, autorizar o pouso. Então, creio que não vale a pena tratar de estabelecer diferenças ou ressalvas legais com relação a isso.

Se concordarmos que esse modelo nos interessa no futuro, desse modelo vão decorrer consequências, que é a regulamentação seguinte, que estará acoplada a ela, inclusive nos serviços aéreos.

Estou preparando uma proposta dos serviços aéreos para a Comissão, mas estou adiantando que a ideia, nos serviços aéreos, é a mesma. O conceito é o mesmo que preside esse conceito do aeroporto. Diz o seguinte: estaremos propondo a eliminação de restrições que entendemos desnecessárias no que se refere à organização dos serviços privados aéreos. Então, creio que não podemos confundir a empresa com o serviço prestado. Estou propondo que essas obstruções para entrar no mercado que constam no CBA hoje sejam eliminadas.

Em primeiro lugar, exploração de transporte aéreo público, esse em que a gente voa no dia a dia, aberto ao público, portanto, se faz sob regime de autorização e não de concessão, porque já chegamos à conclusão de que determinados serviços sujeitos à concorrência entre si, onde existe uma base concorrencial forte, que é o que existe, não é necessário fazer concessão. Concessão significa exclusividade, falta de concorrência, tarifa fixada pelo Poder Público. Então, nessa categoria de aviação, estamos botando tudo sob autorização vinculada. Vinculada porque a empresa precisa ter a segurança, quando tem uma frota de aeronaves ou uma aeronave, de tirar o caráter de precariedade da autorização mediante um termo vinculado a um contrato de adesão. A mesma coisa nós vamos fazer com o táxi aéreo, a aviação pública não regular. Mas a gente tem aí também a convicção de que as outras formas de aviação, portanto, de transporte individual também, devam ser liberalizadas. A ideia é assim: a aeronave está certificada? Está homologada? Está identificada? O piloto está licenciado? Para aí! Não exige mais nada! Não tem que exigir procedimentos burocráticos se o sujeito quer abrir uma oficina de manutenção, além do necessário, além daquilo que diga respeito à questão da segurança.

Esse modelo combina muito bem com essa desregulamentação que a gente faria na aviação ali na frente, a seguir, porque também não adianta desregulamentar a aviação e não desregulamentar o aeroporto. É um contrassenso. Os institutos jurídicos são os mesmos.

As últimas interpretações do Superior Tribunal de Justiça, quando está tratando dessa matéria, são muito interessantes. A Ministra Nancy Andrighi acabou de dar um voto importante, que pode representar um novo

entendimento dessa necessidade de modernização das relações institucionais entre setores público e privado, em que ela sustenta – isso ainda vai ser objeto de debate maior no STJ – que o Município não pode expedir regulação sobre o Uber transporte. Diz ela que o Município deve expedir regulação sobre o transporte de táxi municipal, porque ele é público, mas ele não pode, o Município, expedir regulação quando o transporte é privado, como no caso do Uber, uma vez que essa matéria foi distribuída para competência da União federal. Não existe competência concorrente nesse caso.

Então, aqui, o que a gente está imaginando é que essas formas privadas, que nós assim chamamos, de transporte individual, seja em benefício do proprietário da aeronave, como era a noção do código, seja em benefício de terceiro, não devem ser reguladas pela União federal, pelo Congresso Nacional, porque, embora seja competência da União, entendemos que essa atividade deve ficar livre na economia.

Então, creio que um ajustamento de conceito pode ser importante, desde que não prejudique as formas que estamos imaginando, essas aberturas que estamos imaginando assegurar para que o setor privado possa construir seus empreendimentos. Essa é a ideia.

Então, pareceu-nos que devemos, talvez, na minha proposta, em vez de chamar de uso privativo, chamar de uso restrito, para diferenciar do uso aberto do outro. E o particular é uma excrescência. Acho que a gente poderia até, não fosse a necessidade de segurança nacional do Estado de saber onde estão os campos aeródromos, e isso é necessário, sob o aspecto da segurança nacional, nem colocar essas pistas, nem submetê-las a uma regulação. Mas nós estamos dizendo que há autorização, sim, que tem que ser previamente autorizada a construção e que o indivíduo mantém, enquanto usa, de acordo com a regra que preserva a segurança nacional. A gente sabe que há uma invasão de mineradores na Amazônia, de narcotráfico nas fronteiras do Brasil. Enfim, assim nos pareceu.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Próximos inscritos, temos o Glanzmann, depois Cas-tanho e Nogueira. Mais alguém? Eu queria encerrar, porque depois temos mais uma apresentação.

Glanzmann, por favor.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Obrigado, Presidente.

Ronei Glanzmann, da Secretaria de Aviação Civil.

Eu tinha pedido para os colegas da Secretaria colocarem um eslaide só para a gente esclarecer o que é o cenário atual, como é a divisão dos aeroportos hoje, porque boa parte do que você está falando, Geraldo, a gente entende que está abarcada. Pequenos pontos têm que ser observados, mas 98% do que está sendo discutido já está abarcado por essa divisão.

É esse eslaide aí.

De acordo com o CBA atual e com o cadastro de aeródromos da Anac, do Comando da Aeronáutica, temos, hoje, 28 aeródromos... A primeira quebra são os aeródromos civis e militares. Então, temos apenas 28 aeródromos militares. O que é o aeródromo militar? É a Base Aérea de Anápolis. Lá é aeródromo de guerra. Lá só tem avião militar, armado, com bomba, exclusivo. Não se pode pousar lá, a não ser para um caso de emergência, com uma autorização especial do comandante. São 28, sendo que alguns estão com o Exército, alguns estão com a Marinha e a maioria deles está com a Aeronáutica. Desses 28, temos quase metade disso de helipontos.

Por exemplo, o heliponto do Hospital das Forças Armadas conta como um aeródromo militar. Estou mostrando isso só porque essa discussão entre civil e militar chega a ser muito irrelevante. Até concordo com o Geraldo sobre, se for o caso, até tirar isso do Código ou, pelo menos, fazer só menção. “Além dos aeródromos de que a gente está tratando aqui, existem alguns que são militares, de uso exclusivo das Forças Armadas”. E ponto. Não tem mais o que falar sobre isso. Isso está resolvido, está endereçado. Eu entendo o ponto colocado pelo Kerlington, de que há uma discussão... “Ah, vamos classificar pelo uso ou vamos classificar pela natureza da propriedade...” Mas eu acho que, para o nosso propósito aqui, chega a ser irrelevante.

Primeiro, porque é um número pequeno, uma coisa bem pontual, que não é o foco do nosso Código. O que cai na nossa prova, realmente, são os civis ali, porque aí é uma grande maioria, são 3.600 mais ou menos, que se dividem em público e privado. Aí é que começam as discussões.

O público, concordo com o Geraldo, já sofre afetação, equiparação a bem público federal, tem todo um regime de exploração, de atenção e planejamento público em cima disso. O privado, de uso exclusivo do seu proprietário. Aí vem aquela história “vedada à exploração comercial”. Abre-se a discussão: “Que raios de exploração comercial é essa?” O Doriêdo, três ou quatro reuniões atrás, fez uma explanação dizendo que exploração comercial é isso, é aquilo. Também é outra discussão. O fato é que é uso privativo do seu proprietário. Agora, o que ele vai explorar nisso daí. Se é privativo dele, ele explora o que quiser nesse aeródromo. Um amigo dele tem uma oficina de manutenção. Pois que coloque lá. É uma coisa de uso privativo, privado, o Estado não tem que se meter nisso, é uma relação privada.

O que me preocupa nesse privado aqui é a exploração de transporte aéreo público de massa, transporte público regular. Por exemplo, vamos imaginar que a TAM, a GOL, a Avianca queira abrir um aeroporto só para ela e explorar, naquele aeroporto só dela, os seus passageiros. Que ela explore aí, imaginem, 20 milhões de passageiros, num aeroporto só da companhia aérea, ali não pode pousar mais ninguém. Aí vem aquela discussão: como é que fica a continuidade, porque ela já tem 20, 30 milhões de passageiros utilizando aquilo regularmente, comprando bilhetes, com planejamento, com viagens conectadas, internacionais, domésticas etc., imaginem se o dono desse aeródromo, um belo dia, diz: “Vou fechar meu aeródromo, tive um problema na minha sociedade, briguei com o meu sócio, não é problema financeiro, não é nada, estamos bem financeiramente, mas brigamos e resolvemos fechar.” Aí, cai um problema para o Estado: onde o Estado vai processar 20 milhões de passageiros? Porque isso não está no planejamento do Estado, o Estado não está contando com esse aeródromo, nunca pôde contar, porque ele é privativo, ele é de uso privado.

Então, aqui me preocupa a utilização de aeródromos privados para serviços tipicamente públicos. O que chamo de serviço tipicamente público? Transporte de massa, aviação regular. Agora, táxi-aéreo, aviação geral, experimental, aí já são, ainda que classificados – vamos discutir lá, não é, Geraldo, no Título 6, se é serviço público ou não é –, ainda que seja classificado como serviço público, não é de predominância, há uma gradação aí. O táxi-aéreo, por exemplo, está dentro dos serviços públicos, mas com bastantes características de serviço privado, atendendo um público muito específico, uma parcela muito pequena da população, em que pese ter sua importância e alguns aspectos de serviço público.

O SR. GERALDO VIEIRA – Um comentário bem rápido, Ronei, é que no modelo, nesse modelinho que se imaginou, esse aeroporto privado não existe nesse modelo. A gente está colocando todo o contrato de concessão, a única diferença é que não o obtenho por processo de concessão e que a tarifa é livre. As outras cláusulas são exatamente iguais às cláusulas do contrato de concessão. Então, o indivíduo, se não quiser mais, esse que acolhe o transporte aéreo público, coletivo, de massa, se ele não tiver mais interesse de explorar, nós podemos até, se você achar interessante, colocar prazo. Ele não pode rescindir, antes ele terá que avisar. Hoje, passagens aéreas são por um ano, então, ele não poderá, simplesmente, dizer: “Estou indo embora”. “Espera aí, amigo, você está prestando um serviço público, o pressuposto é continuidade. Então, tu terás que assumir obrigações adicionais se tiver interesse de prestar serviço para o segmento de transporte coletivo de pessoas – de passageiros e cargas”.

Aí, na outra vertente, que é que chamo de uso privativo, mas pode ser trocado para uso restrito, o indivíduo contrata a operação de alguém naquele aeroporto dele. Ele vai observar a regra do contrato. Se a Fedex for lá fazer um terminal de carga e disser: “Preciso de 25 anos para amortizar esse terminal, quero contratar e não tem aeroporto privado”. O.k.. Se o empreendedor resolve cortar no contrato, vai ter discussão lá.

Mas, Ronei, creio que você está correto, tem que se ter essa preocupação, na raiz dessa questão, mas, resolvido isso, como penso que está, criar a restrição de só utilizar a concessão, e não a autorização, a gente limita a oportunidade da construção de novos empreendimentos, que devam funcionar como aqueles outros que são submetidos a regimes de concessão. O pessoal diz: “Mas como fica a concorrência de um cara desses com Guarulhos ou com o Galeão?” Digo que nenhum empreendedor privado em São Paulo vai botar capital, disponibilizar capitais intensísimos com o risco de ir para trás o empreendimento. *(Falha na gravação.)*

Na palestra do CAD, ficou bem claro para nós que evoluir também, mesmo que o investimento não vá ser realizado, significa criar os nossos Mavericks, significa dizer que só o fato de eu criar a possibilidade de uma abertura do setor vai levar os operadores atuais a melhorarem sua eficiência, para não se exporem a uma competição lá na frente. Acho que isso nos ajuda muito nos ganhos de competitividade, no compartilhamento dos ganhos com os usuários.

Então, pessoalmente, eu não acredito que ninguém vai fazer um aeroporto, vai gastar R\$10, R\$15 bilhões numa área deste tipo. O nosso sistema está contaminado hoje até pelo alfandegamento de cargas, o alfandegamento está viciado. Lá em Guarulhos, eu me recordo, e acompanho isso há muitos anos, criou-se uma reserva de mercado para um operador só ter o terminal dele alfandegado, no caso, o operador estatal. Se tu podes ter um operador estatal praticando melhores preços lá, vai desestimular que um operador privado abra um aeroporto, digamos, a 100km de Campinas ou de Guarulhos, para ele montar a sua operação, porque ele acha que, montando a operação dele, vai sair muito mais barato para ele no mercado. Então, eu vou acreditar que, colocando os Mavericks, vai todo mundo, o operador estatal, inclusive, ou o Estado e Município, ficar atento se tiver interesse em continuar no mercado.

Então, Ronei, eu concordo, nós já debatemos antes, eu te acho supercompetente, nós conhecemos como os institutos se formam, tenho plena consciência disso, da questão do Estado – o Estado tem uma responsabilidade de prover serviço público –, só creio que, se a gente abrir as formas, ganha mais o País, desde que a gente garanta a questão da continuidade, nesta forma que a gente está propondo.

Desculpe te interromper, mas achei importante fazer o esclarecimento.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Deixa só eu continuar, para a gente fechar o ciclo, porque tem outro ponto importante que eu também queria colocar, com relação ao planejamento aeroportuário, porque a gente tem que tomar cuidado com algumas coisinhas.

O que é aeródromo público? Aí, sim, esse é aberto ao tráfego aeropúblico, esse, sim, é objeto de políticas públicas, a gente tem que ter planejamento para ele, a gente tem que pensar o País nos próximos 30, 40, 50 anos. O que é privado, a gente já comentou aqui, é de uso privativo, o Estado não tem que entrar muito nisso daqui, é um problema privado. O que é público está dividido hoje entre União, Estados e Municípios. Ainda temos ali um resquício, que é a terceira bolinha ali, sem instrumentos de outorga, que é um trabalho que a gente está regularizando, um resquício que a gente ainda tem, que são aeroportos que não tinham instrumento ainda formalizado. Mas, a rigor, ou eles estão com a União ou estão delegados a Estados e Municípios, a União delega a Estados e Municípios, o que é a grande maioria deles, cerca de 408, mais esses 105 sem instrumentos, que estão sendo regularizados com Estados e Municípios também. Então, dos 700, vamos ter quase 600 aeródromos delegados a Estados e Municípios.

Aquele percentual que está ao lado da quantidade de aeródromos, Estados e Municípios, 3,78%, é o percentual do tráfego aéreo regular que é processado nesse tipo de aeroporto. Então, vocês percebem que grande parte do tráfego aéreo regular, que é o serviço tipicamente público, o transporte em massa, o transporte que a população, que eu, você, meu vizinho, meu pai, minha mãe, todo mundo tem acesso, que é esse transporte público, boa parte dele ainda está sob jurisdição da União.

Apenas um resíduo está delegado a Estados e Municípios. Do que está com a União, a União trabalha de que maneira? Ou coloca a Infraero para administrar – a Infraero hoje está administrando cerca de 51% do tráfego aéreo, em 57 aeródromos –, nós já temos 44% do tráfego regular em aeroportos concedidos, são seis, e agora estão entrando mais quatro nesses aí, teremos dez. Ou seja, no próximo ano, a Infraero deixa de ser majoritária no transporte público, as concessões passam a dominar a maior parte do transporte público, e temos o advento da autorização. Aeródromos homologados hoje, só temos dois, com autorização. Temos outras autorizações dadas, mas os aeroportos ainda não estão prontos e não estão homologados.

Aqui é um ponto. Eu preciso ter planejamento para transporte público. Por exemplo, o terminal de São Paulo. O que está por trás de toda essa discussão é o terminal de São Paulo e o projeto de Caieiras, do quarto aeroporto de São Paulo, qual regime tem que ser explorado em Caieiras, etc. Temos que planejar o terminal de São Paulo para os próximos 50 anos. O ponto é vou ou não vou contar com Caieiras? Caieiras é um aeroporto que pode chegar a 40, 50 milhões de passageiros, não posso planejar o terminal São Paulo sem considerar isso. Ou seja, é com a existência dele ou sem a existência dele. À medida que considero a existência dele, preciso ter garantias de que esse aeroporto vai, de fato, ficar pronto. Imaginem o empresário começa, vem uma crise mundial, o capital dele acaba e ele fala: “Não vou entregar.”

Temos um caso – o pessoal do Vale do Paraíba conhece –, o Aerovale, de Caçapava. O empresário investiu R\$200 milhões no Aerovale, o aeroporto está praticamente pronto, mas não está pronto, e o proprietário está em recuperação judicial e com problemas ambientais gravíssimos. O ponto hoje é o seguinte: se tivéssemos contado com a existência do Aerovale há três, quatro anos, hoje a União teria um problema de planejamento. Ou seja, contei com uma peça, a sorte é que essa peça não era importante, era uma peça residual, muito pequena. Agora, se fosse uma peça de 30, 40, 50 milhões de passageiros, eu teria um megaproblema a ser resolvido na mão da União, porque a União não consegue construir um aeroporto em dois, três anos. A demanda é hoje, é agora, não é para daqui a dez anos. Então, vou ter um problema de demanda e vou demorar dez anos ou mais, talvez, para construir um aeroporto. E como é que atendo 30, 40 milhões de passageiros, em dez anos, se um projeto desses, autorizado...

Qual a solução para isso? A solução, então, é colocar, no contrato de adesão, uma autorização vinculada, que o obrigue a fazer. Aí começo, obrigo a pessoa a fazer, preciso regular a qualidade do serviço, tem uma série de regulações de qualidade do serviço. Então, você começa a dar ares, no contrato de adesão, de um contrato de concessão. Aí vem a pergunta: será que esse empreendimento, que é um empreendimento tipicamente público, de caráter eminentemente público, já não deveria nascer num regime público? Ou seja, será que esse cara não é o que a gente chama, no mercado financeiro, de *too big to fail*, ou seja, grande demais para quebrar. Aquilo que é grande demais para quebrar, não posso deixar totalmente na mão do privado, preciso estar de olho, porque, se o privado quebrar, aquilo cai automaticamente no colo do público, necessariamente, e vai estourar na mão da Infraero ou na mão da SAC, vai estourar na mão da União. Preciso endereçar aquilo.

O sistema bancário trabalha com o *too big to fail*. O Bradesco é um banco privado, mas ele tem uma série de olhares do Banco Central, da CVM, para que não quebre. Se o Bradesco quebrar, o Brasil vai ter um problema seriíssimo. Se o Itaú chegar, o Brasil vai ter um problema seriíssimo. Então, ele é *too big to fail*. Vocês viram o que

aconteceu com o Lehman Brothers, nos Estados Unidos, que quebrou e quase quebrou a economia mundial. Então, em determinada escala, a gente pode trazer isso para o aeroporto. Se conto com Caieiras no planejamento do Terminal São Paulo, Caieiras passa a ser *too big to fail*, Caieiras não pode quebrar de jeito nenhum.

O SR. GERALDO VIEIRA – Só um segundo, estou adorando o teu raciocínio, está correto, mas cabe uma explicação. No caso do Plano Nacional de Aviação Civil, é um caso de planejamento. O Governo tem que estar preocupado com isso mesmo e tem que fazer isso benfeito. O que estamos fazendo, na nossa proposta, é assegurar. A União tem um plano, ela pode inserir aeroportos novos, fazer a licitação e buscar um concessionário no mercado. A União, se precisa de mais 40 milhões de passageiros na Grande São Paulo, na Região Metropolitana, nada impede que a União vá em Caieiras e outorgue concessão com todas aquelas características.

Em segundo lugar, dependendo da área da locação, se um grupo privado pedir para construir o aeroporto, vá que ele peça para construir o aeroporto, o aeroporto fica sujeito a uma outorga mediante autorização. A União vai lá consultar o plano dela e dizer: “Bem, mas aqui acho que não cabe um aeroporto privado neste momento, porque acabei de fazer outorgas. As nossas capacidades estão sendo expandidas aqui, nos aeroportos públicos, e não quero que um elemento perturbador venha perturbar aqui o equilíbrio econômico-financeiro deste concessionário”.

Então, veja bem, esse modelo que estamos propondo deixa a possibilidade de, mas, de novo, na mão do príncipe, digo, do chefe, do Estado. O Estado, quando entende necessário, vai lá e faz uma outorga de concessão. Ele pode dizer: “Não, nesse caso, por impedimento locacional, não autorizo” ou “Não está de acordo com o meu plano”, mas pode também ser movido a admitir que o setor privado, até como solução para a política pública, pode absorver, em regime privado – e a gente sabe que há essa possibilidade –, aqueles aeroportos que estão nas mãos de Estados e Municípios quebrados, que estão sendo sucateados.

Os da Infraero são os melhores. O usuário, o consumidor, diz: “Nesse Município aqui, os caras não conseguem administrar. Vamos passar isso para a Infraero”. E a Infraero fica lá sobrecarregada com mais um que não quer, porque pode ser deficitário.

Então, o que a gente está fazendo e só criar formas cujo o alavancar da construção, da exploração ou da forma dependa do Plano Nacional de Aviação Civil, dependa do Estado, do Governo, do concessionário. É ele que outorga.

No caso privado, por exemplo, se ele entra no Plano Nacional de Aviação – porque um grupo veio aqui e quer construir esse aeroporto aberto ao público e porque imagino que não se tenha restrição para aqueles em regime privativo, porque aquilo não é aberto ao público –, vai lá, e a União exige garantias, que estão previstas, de que o investimento vai ser realizado.

Ele traz um consórcio de bancos, uma fiança e não pode abandonar o projeto, nem, se construir de explorado, deixar de ter interesse.

(Soa a campanha.)

O SR. GERALDO VIEIRA – Então, o que acho é que abrir a oportunidade de outras formas de empreender é importante para o nosso País neste momento e quiçá nos próximos anos.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Eu entendo, Geraldo, a posição.

Deixe-me só concluir qual é a lógica do Governo Federal hoje, com isso. A autorização foi regulamentada recentemente pelo Decreto nº 7.871. E foi regulamentada para qual foco? Serviços públicos em que haja a predominância do interesse privado, mas com resquícios de interesse público, ou seja, aquilo de que podemos eventualmente abrir mão. É o caso do Aerovale, que não ficou pronto. Nada aconteceu, nada. E aquela aviação geral que iria para ali? Vai para outro lugar. Vai para Jundiaí, para Sorocaba, para Campo de Marte, apesar de que está cheio. Mas vai para Campo de Marte... Enfim, ela não é uma infraestrutura imprescindível.

Agora, se Caieiras é imprescindível, se um aeroporto de 30 milhões, 40 milhões de passageiros – vamos até tirar o nome “Caieiras” –, se um aeroporto de 30 milhões, 40 milhões de passageiros em São Paulo será imprescindível nos próximos 20 anos, 30 anos, pois então que a União já desaproprie o imóvel, porque há pouquíssimas áreas com essa característica na terminal São Paulo. Então, se são poucas áreas, a União já deveria delimitar qual é a área que se deseja, desapropriar aquela área e já jogar para um regime público, porque é um *too big to fail*, vai se precisar que isso funcione obrigatoriamente, sob pena de a população não ter acesso a esse modal de transporte. Guarulhos tem uma limitação, Viracopos, apesar de ser bastante grande, tem outra limitação, mas vamos supor que precisamos de mais 30, 40 milhões: então, já vamos delimitar essa área.

O grande problema... Porque essa discussão da autorização para a aviação regular foi muito longa dentro do Governo, quando do Decreto nº 7.871. As primeiras versões do decreto, que eu redigi, incluíam ainda a aviação regular. Não incluíam de maneira ampla, não; havia um certo limite, um raio de atendimento, etc.

E, nos debates com o Governo, com o Ministério da Fazenda, com o Planejamento, com a Infraero, com uma série de outros atores, se acabou chegando ao seguinte consenso: a aviação geral, o.k., mas a aviação regular cai no conceito *too big to fail*, e aí é preciso ter um controle um pouco mais sério disso.

Então, qual foi a opção do Governo? O Governo trabalhou com a questão da concessão.

Hoje há, por exemplo, para Viracopos, um contrato de concessão que prevê quatro pistas. A concessionária, até o final da concessão, além de fazer todo o terminal, um pátio, etc., ele tem até a quarta pista, eu não me lembro do contrato exatamente, mas acho que nem é gatilho, a terceira pista é obrigatória, e acho que a quarta pista é gatilho de investimento. Mas, enfim, ela tem de construir ainda mais duas pistas. Então, esse é o ponto.

Quando planejei, eu, União, nós planejamos a terminal São Paulo, colocamos Viracopos com 70 milhões, 80 milhões de passageiros. Agora, se, no caminho de Viracopos, abrir um aeroporto com 40 milhões, 50 milhões de passageiros, necessariamente tenho de rever esse contrato de concessão que acabou de ser firmado, há dois ou três anos.

Então, é exatamente por essa discussão que essa questão da autorização para aviação regular já foi vetada duas vezes pela Presidenta. Já foram colocados aqui, no Congresso, textos em inglês que alteram o CBA, eventualmente sugeridos até decretos. E isso foi vetado duas vezes, porque aqui nós temos uma política pública delimitada, delineada por trás disso.

A União hoje trabalha com autorização clássica: autorização precária para coisas de resquícios de interesse público, mas predominância de interesse privado.

Acho que a discussão é válida. Temos de tomar cuidado com isso. Realmente, o incentivo ao investimento privado é muito bem-vindo, não tenham dúvida disso, mas, para determinados tipos de coisas, de serviços, nós temos de tomar um pouco de cuidado com isso.

(Soa a campanha.)

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Volta e meia, aqui – aí é para encerrar, Presidente –, a gente fala do exemplo dos portos e do exemplo das TELECOMs. No caso do celular, hoje é autorização, é dada uma autorização. Portos e Telecom não são exemplos muito bons a serem seguidos; aliás, são contraexemplos, são exemplos que talvez não deversem ser seguidos.

No caso da Telecom, por exemplo, hoje a autorização já é muito mais concessão do que autorização. Ela começou com uma autorização, quando o celular ainda era uma coisa experimental, quando ninguém utilizava celular. Então, optou-se pela autorização, e quem quisesse explorar isso poderia explorar, assim como era o pager, o Nextel e outras coisas mais.

Depois que o celular foi criando uma telecomunicação em massa, os contratos de adesão foram ficando cada vez mais com cara de concessão, porque precisava de um chamamento que era praticamente uma licitação. Então, licitam-se a banda A, a banda B, a banda C, porque o espectro de frequência é limitado. Não se têm frequências ilimitadas, então há muita gente querendo e pouca oferta. Isso se equivale ao caso do aeroporto: há poucos terrenos, poucos imóveis disponíveis em áreas urbanas, para a construção de aeródromos. Então, a autorização de celular, a autorização de telefonia móvel já tem um caráter muito mais de concessão hoje do que de autorização.

E a questão portuária gerou um grande problema, que são os terminais de uso privativo e as estações de transbordo de carga, as ETCs e os TUPs. Esse também é um grande problema, porque o Governo Federal hoje não consegue fazer uma única concessão de um único porto. Nós temos os nossos portos organizados, todos eles sendo, enfim, degradados, e o privado resolveu o seu problema: foi lá e construiu o seu TUP. E o TUP dele está perfeito.

Agora, ele não faz a dragagem do canal. As grandes obras de infraestrutura, essas continuam na mão dos portos organizados. E para os portos organizados não conseguimos fazer um processo de concessão, exatamente porque não temos interessados em comprar nossos portos. Todo mundo está interessado nos TUPs e nas Estações de Transbordos de Carga, ou seja, querem resolver o seu problema, o problema privado.

Agora, fica com a União o grande problema público: o de que há hoje grandes portos com grandes deficiências econômicas, financeiras, etc. E a questão da autorização acabou tumultuando ainda mais.

Está-se fazendo uma ginástica enorme no setor de portos, para tentar amenizar isso e viabilizar algumas concessões, mas portos e TELECOMs não são bons exemplos bem-sucedidos de autorização.

O SR. GERALDO VIEIRA – Ronei,...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, gostaria de lembrar que há inscritos.

O SR. GERALDO VIEIRA – Sr. Presidente, acho que este debate está extremamente rico. Ele é conceitual, por isso é mais importante até do que os outros debates.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Concorde.

O SR. GERALDO VIEIRA – A gente, ao definir isso como tema, está definindo o restante.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Geraldo, vocês estão debatendo uma coisa importantíssima. O senhor está fazendo colocações que, para mim, são preciosas, mas temos o tempo e a inscrição do Sr. Castanho, do Nogueira, do Respício.

Glanzmann, você já fez sua apresentação ou ainda vai fazer? Ou essa era a sua apresentação?

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Essa era a apresentação.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Perfeito.

Então, Geraldo, após a consideração do senhor, já queria passar imediatamente a palavra para o Castanho. O.k.?

Dr. Geraldo, após a colocação do senhor, já queria passar a palavra direto para o Castanho, por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA – Com relação à questão portuária, ela é muito assemelhada ao nosso caso – porto e aeroporto, terminal privativo portuário fora da área do porto organizado, terminal privativo aeroportuário fora do aeroporto público, tudo isso faz parte da mesma coisa, Ronei.

Aí eu digo: no caso portuário, no caso de portos, na realidade, a questão central é que, desde a primeira lei de modernização dos portos, não se quis, e se fez a opção – aliás, por pressão do PSDB e da Bancada de Santos, lá do Covas e tudo mais – de não permitir a construção de portos privados fora da área do porto organizado, porque esses portos seriam mais competitivos, poderiam cobrar tarifas muito inferiores às daqueles terminais que estariam localizados dentro da área do porto organizado.

E estou me referindo aqui, Ronei, a portos privados que não utilizam a infraestrutura aquaviária ou do Porto de Santos ou de qualquer outro porto explorado por empresa estatal.

Então, se a gente for fazer uma análise, o que está funcionando bem hoje está fora, porque não está impregnado das questões de reserva de mercado do trabalhador aeroportuário.

Por exemplo, o terminal de Cubatão, no Porto de Santos, deve hoje pagar por ano cerca de R\$4 milhões, R\$5 milhões para a dragagem do canal até o porto, e a companhia portuária não gasta mais do que R\$500 mil.

Então, quando a gente olha para uma empresa estatal sob intervenção hoje – hoje –, em função dos pactos políticos e tudo mais, verifica que tudo que é público vem impregnado de tanta ineficiência e de tanta obstrução, que não consegue concorrer com o privado. Por isso se criam restrições para se fazer o privado.

E, quando se faz o privado, se constata que esses privados operam com níveis de eficiência em preço iguais aos melhores que estão na Ásia. Que é o que acontece com o Brasil.

Ronei, você não é o responsável por nada disso. Esse é o Estado brasileiro, é o Estado brasileiro.

Então, sei que haverá restrição, mas, agora, talvez menos por conta da formação das SPEs nas concessões, nos leilões das empresas que participam, que participaram, que concordaram em pagar um ágio brutal, que é uma Cide dentro de Cide, em que os direitos de outorga pagos à União, até para se manter a Infraero lá dentro, são um absurdo.

(Soa a campanha.)

O SR. GERALDO VIEIRA – Nós, que construímos o aeroporto, estamos pagando pela segunda vez, porque pagamos esse direito de outorga. Quem formula a regra esquece que quem paga é o usuário. Em portos, a mesma coisa. O porto privado que não tem outorga, o aeroporto privado que não terá outorga será muito competitivo em torno de preços, e isso interessa aos usuários: nós, cidadãos, meros cidadão.

Então, quero reafirmar aqui que talvez tenha mudado, a partir dos últimos acontecimentos, a visão do Governo com relação a isso.

E acho que não se podem expor hoje Viracopos e Guarulhos a uma competição com aeroporto grande. Essa decisão é do Governo. Basta o Governo ter juízo, para não deixar inserir uma outra estrutura privada ali, porque ela vai arrebentar a pública – porque a pública, impregnada com os tributos que tem e com as outorgas que há dentro, não vai conseguir competir mesmo, assim como os portos.

Agora, eu lhe pergunto: e quem está gerando a riqueza do País, que está plantando no interior, cuja carga não é exportada por falta de infraestrutura?

E mais, a segunda questão, que é tanto mais importante: esse modelo de intervenção que está aí, há 70 anos, levou ao sucateamento da infraestrutura do País.

A infraestrutura do País está sucateada inteira: ferrovia sucateada, aeroporto sucateado, porto sucateado, rodovia sucateada, aquavia sucateada, setor elétrico sucateado, telecomunicações no sucateamento, porque a internet é a mais lenta do mundo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dr. Geraldo, o senhor poderia concluir em um minuto, por favor?

O SR. GERALDO VIEIRA – Então, só quero dizer, para terminar, que o modelo atual é um modelo que não teve sucesso, é um modelo que sucateou o País.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O.k.

Obrigado.

Castanho, por favor, assume a palavra. Está contigo.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Bem, rapidinho. Fica difícil contribuir, depois que o Ronei e o Dr. Geraldo deram suas contribuições.

Só gostaria que voltassem àquele eslaide da comparação. Vou tentar dar uma contribuição só como quem vê de fora e também como leigo. Mas, se a questão... Não, aquela comparação. Não, a comparação sobre o privativo.

Não sei se estou na mesma página em que todo mundo está, mas é ali onde se fala... Isso. A comparação, essa aí.

Fala-se ali, e consigo ver muito claramente, mas posso estar enganado: o público pode ser civil ou militar, porque existe o militar que presta serviço público. E ele só pode ser público também, não pode ser objeto de concessão, autorização ou coisa assim. Mas o público civil poderia ser concedido, poderia ser autorizado, enfim.

E, quanto ao privado, acho que é uma questão de a gente criar categorias dentro do privado. Quando chegasse à categoria de uso público, ele teria os mesmos direitos do público civil, que poderia ser levado a... Independentemente, não analisando nem a questão de ser privativo ou particular, mas, quando ele chegasse à categoria de uso público, mesmo sendo privado, teria os mesmos direitos, inclusive de autorização, concessão, enfim, até de privatização, se fosse o caso.

Mas, no caso, como o Roni falou, de um aeroporto em se investem milhões e que fica só na metade do caminho, numa situação dessas, esse investidor pode arrumar um parceiro para terminar o aeroporto ou pode alugar essa área para outra pessoa que tenha o dinheiro para fazer o terminal, para fazer o que falta.

Então, de repente, é questão de estabelecer níveis. O público civil e militar, o militar não pode ser concedido nem nada, é só de uso público, e o civil pode ter o mesmo direito do uso privado, se atingir o mesmo nível.

Eu vejo que talvez fosse uma possibilidade.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O.k..

Por favor, a palavra ao Nogueira.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Obrigado.

Na semana passada – Ricardo Nogueira, da Aviação Geral – tivemos aqui, também, alguns poucos minutos, discutindo sobre as três propostas, e pareceu-me que havia um certo entendimento de que a proposta dois – não que invalidasse a um, mesmo porque já foi demonstrado pelo Cláudio Jorge que há muitas semelhanças – refletia mais facilmente o cenário aeroportuário existente. E há o interesse de que ele seja preservado.

Para mim ficou muito tranquilo entender que as diferenças, embora não estejam nas conceituações propostas pelo Geraldo, mas o privado de uso público envolve a aviação de massa ou coletiva. O que estaria excluído no privado de uso privativo. E até comentei que não sei se “privativo” seria o melhor termo, mas ficava por enquanto, para a gente entender a diferença entre ele e o uso público. E o privado, o uso particular, já é figura antiga dentro do nosso Código. Não haveria nenhuma modificação.

Eu ouvi, com interesse – estava bem atento –, a colocação, a apresentação do Ronei, da SAC. E, com certa tristeza no coração, ainda continuo achando que o Governo continua olhando com olhos tortos para a aviação civil.

Nesse ponto, quero abrir um parêntese, para apoiar totalmente as últimas palavras do Geraldo. O estado lastimável em que a nossa infraestrutura se encontra hoje é por falta de ação ou, usando um termo mais técnico, por omissão do ente Governo, que deveria ter sido mais atento na defesa dos interesses do Estado.

Há uns 12, 13 anos que a curva de investimento do setor privado e do setor público, na área da aviação, que vinham, mais ou menos, acompanhando uma a outra, elas começaram a descolar. O setor privado, com muito mais rapidez, e quando falo setor privado falo também das empresas aéreas/transporte coletivo, começou a ter um grau de investimento gerando uma demanda enorme da infraestrutura que, por ser toda ela estatal, acabou reprimindo a velocidade do privado.

Tendo isso como história bem clara na minha cabeça, sempre, para mim, havia a lacuna, daquele privado de uso privativo. Em que haveria a possibilidade da ingestão do dinheiro privado no desenvolvimento de segmentos da aviação civil que não estão sob abrigo e interesse do Governo.

Você falou de Caieiras, mas nós temos um outro aeroporto lá que é totalmente de uso privativo, como está colocado ali pelo Geraldo, uso privativo, e que tem uma extrema capacidade de atender a uma demanda de segmentos da aviação brasileira que o Governo insiste em dizer que são irrelevantes.

Eu achei que misturou um pouquinho, confundiu-me um pouquinho a apresentação do Ronei, porque nós estamos tratando de simplesmente conceituação. E o Ronei nos trouxe, muito bem apresentado, por sinal, o planejamento do Governo.

Eu queria fazer um convite aos colegas para que, apesar da valiosa informação dada pelo Ronei, nós voltássemos a nossa atenção para este ponto da proposta.

O público não tem dúvida do que é público, mesmo quando o público tem uma administração privada. Está claro para a gente. O problema está ali embaixo, no privado. Ele pode ser de uso público? Pode. Pode ser de uso privativo dentro deste âmbito que foi proposto pelo Geraldo e a equipe da ABA? Pode. Tem lá um em São Paulo andando, está andando e logo estará aí no mercado. E o privado de uso particular é aquele, no meu entendimento, parece-me que esta também foi a colocação dada pelo Geraldo, para atender, simplesmente, ao seu proprietário. Não envolve, no uso privado, mesmo que eu tenha um aeroporto privado e deixe o Geraldo colocar lá. Eu só não posso é cobrar a operação do Geraldo lá, porque, se cobrar, ele sai da conotação ou do conceito privado/uso particular para o conceito privado/uso privativo, porque já envolveu remuneração no uso das instalações.

Eu continuo... O Kerlington levantou esta questão, mas houve uma discussão bastante interessante na semana passada e, apesar de toda a colocação dada, eu resolvi pedir a palavra para tentar, porque eu não sou muito inteligente, então, eu procuro ver as coisas de uma forma mais simplista. Então, eu perguntei para o Geraldo: "Geraldo, uso privado é tudo o que a gente conhece hoje, só que é o investimento é do privado? O uso público e o investimento do privado é tudo o que a gente conhece hoje? Como se fosse irmão gêmeo do público?" Ele falou: "É". "E o privativo só não tem a empresa aérea regular, mas tem as outras empresas aéreas?" "É". "E o particular é só para o Zezinho que é o dono?" "Só para o Zezinho que é o dono". Então, ficou muito claro, eu até fechei a minha fala dizendo: "Não encontro nenhuma dificuldade em aliar-me a esta proposta."

Eu pedi a palavra para reforçar e o parêntesis que eu fiz, Ronei, foi para manifestar aqui ainda um pouco a minha tristeza, depois de tantos anos, ainda ver, aqui, que parte do Governo ainda insiste em dizer que parte da Aviação Civil é irrelevante.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Não, residual, desculpa.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Residual.

Então, eu queria deixar registrada a minha total discordância, eu diria até uma palavra um pouquinho mais forte, repúdio, a esta visão antiga, uma visão antiquada, para ser educado.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O Respício tem uma apresentação para fazer, não tem? De uns eslaides?

Só um minutinho.

Doriêdo, você quer fazer uma consideração ou depois do Respício?

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES (*Fora do microfone.*) – O Ronei já terminou a parte dele; só está faltando a minha. Peço só que projete aquela página que eu te mandei, por favor.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Façamos assim, deixa só o Respício fazer a apresentação dele, então, rapidinho? Pode ser?

Respício, por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA – Eu preciso...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Não, um minuto não, cinco está bom? Dez?

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente... Ah, desculpa.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA – Não, eu só queria dar parabéns ao Castanho, porque o Castanho – vou traduzir – disse: "Olha, você pode começar nesse regime e se você crescer você pode mudar o regime". O.k? "Você tem a alternativa, à medida que for crescendo, de ir alterando o regime".

E eu fiquei muito feliz com o que o Sindicato dos Aeronautas pensa e está correto o que ele disse. Você começa com um pequeno empreendimento e ele pode ir crescendo e mudar de faixa. Ele pode ir lá e dizer, a União, agora eu quero me tornar algo mais sofisticado, então, qual é a regra que eu quero cumprir e botar mais dinheiro aí?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Fica registrado. Eu sei que muitas posições aqui serão antagônicas, mas espero que possamos construir um bom Código.

Professor Respício, por favor.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Obrigado, Presidente.

Respício Antônio do Espírito Santo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Eu rascunhei aqui e coloquei neste eslaide, vocês desculpem a falta de acentos e tudo mais, porque eu fiquei em uma difícil situação em que eu concordo, em tudo, com a proposta, vamos dizer, com a primeira proposta lá que o... A primeira proposta não, a primeira linha de raciocínio que o CJ fez, assim como também acho extremamente importante tanto a visão da Abear como também do próprio Kerlington, quando ele apresentou a proposta número três.

Agradeço ao Ronei pela apresentação daquele eslaide da sua explanação. Tenho certeza de que você não é o culpado pela política do Governo, você apenas apresenta a política do Governo pelo órgão em que você trabalha, e faço coro com o Geraldo com relação à necessidade de abertura de investimento público e de empreendedorismo. Eu coloquei isso como um daqueles vários princípios que deveriam nortear o Código, o novo Código. Vocês se lembram daquele último eslaide que eu coloquei.

Faço coro, também, com o Nogueira, quando ele diz que é lastimável que não apenas este Governo, mas como todos os outros, praticamente, que antes relegavam a vigésimo plano a outra aviação, que não a aviação de grande porte. Então, até mesmo nesta Comissão é difícil, se não é o Presidente, de vez em quando, para falar assim: "Não, é a aviação aerodesportiva, aviação agrícola, e não sei o que lá". A gente deixa de falar desses assuntos, eles não são, inclusive, aqui representados, oficialmente falando.

Então, eu tentei imaginar um eslaide e vou tentar explicar eles aqui para vocês. Tentei pegar as três propostas, as três linhas de pensamento, e coloquei em três colunas. Então, para simplificar eu coloquei "natureza". Vamos deixar a definição exata do que é natureza e tudo mais, mas vamos tentar ver pela parte de organização. Então, "natureza civil e militar". Aí, depois, as duas outras colunas refletem aquilo que o CJ falou, o Cláudio Jorge falou, com relação à grande celeuma dos nossos debates. Alguns vão pelo lado da propriedade, que é importante, e outros vão com relação ao uso, o que também é extremamente importante.

Então, eu coloquei, quanto à propriedade. Ou ele é público ou é privado – o militar está lá embaixo, com aquela linha divisória lá.

Então, vamos só colocar da linha para cima, porque também concordo com o Geraldo, com o Ronei, quando eles dizem: "Vamos priorizar o civil no CBA."

Então, vamos lá.

Civil, quanto à propriedade, é pública ou é privada. O.k..

Se ele é de propriedade pública, ou seja, ele pertence a todos nós, quanto ao uso, ele é obrigatoriamente público. Obrigatoriamente o uso dele é público. Se ele é propriedade pública, ele automaticamente, estou considerando, que ele é de uso público.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Estaduais, municipais, sim, sim, então, automaticamente, ele é de uso público. Estou admitindo isso.

Então, vamos para o...

O SR. GERALDO VIEIRA – Então, ele sempre será de uso público?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Na minha visão sim.

O SR. GERALDO VIEIRA – Sim, está correto.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Quanto à propriedade, ele é privado.

Aí eu tenho uma pequena divergência com relação à sua proposta. Por quê? Porque eu eliminei o uso privativo.

Eu, Respício Antônio, professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro, não sou muito simpático à ideia de que em uma determinada infraestrutura o proprietário vai escolher quem é que ele vai servir. Eu não sou muito afeito a esta ideia. Neste ponto eu sou meio oito ou oitenta, ou ele vai abrir para todo mundo, salvaguardadas as condições técnicas, "não vou poder operar ali um 737, um Airbus, porque a pista não comporta". Mas, salvaguardadas as questões técnicas de *safety* e tudo mais, tudo mais, na minha opinião, ou ele está aberto a todo o tráfego, aí é a primeira linha ali, ele é de propriedade privada e de uso público, ou é o imediatamente abaixo, ele é de propriedade privada e de uso particular. Sendo este uso particular ou individual, que é aquele nosso velho exemplo da pista na fazenda, ou de uso – aspas – "coletivo", que é aquele empreendimento em que há vários lotes, há várias empresas que atuam ali e fazem essa operação compartilhada, vamos colocar desta forma.

Eu não simpático à ideia de que exista uma restrição proposital do capital privado com relação à natureza de tráfego. Eu acredito que este capital privado deve restringir o tráfego de acordo com as características da infraestrutura e não por decisão dele ter este tipo de poder de falar assim: "Não, aqui é só táxi aéreo. Não, aqui é só aviação geral. Não, aqui é só charter. Eu não quero aviação regular aqui."

Essa é a minha visão, essa é a minha visão. Certo?

Então, aí, nesse ponto, nós divergimos com aquele uso privativo.

Como falei no início, eu concordo plenamente com o Dorieldo com relação àqueles usos que ele coloca, a concessão, a autorização etc., etc., etc. Sei da, vamos dizer assim, paquidermia, limitação ideológica deste Governo e de todos os que o precederam com relação à autorização, com relação a alguma modernização de pensamento ao lado empreendedor. Estou tentando enxergar dentro desse arranjo, tentando pegar as três propostas ao mesmo tempo, aquilo que eu falei com o Castanho do a bordo.

Eu estou tentando imaginar aqui um Vant porto de pequeníssimas proporções, se comparados aos nossos atuais aeroportos, com os Vants operando em pousos e decolagens verticais, dentro de uma grande cidade como São Paulo, Rio e Brasília, afeitos a total controle do espaço aéreo, navegação aérea, pelo comando da aeronáutica, etc., etc., todas as regras da Anac, etc., etc., etc.

Estou tentando ver como é que um Vant porto se adequaria ali dentro. Por enquanto, por enquanto, sem pensar muito, eu acredito que os Vants portos poderiam se adequar ali também.

E deixo isso aí como uma sugestão para o pensamento – longe de mim colocar isso como proposta –, mas como um pensamento para que quando nós formos caminhando cada vez mais nesse assunto, a gente possa pensar: “Puxa vida, as três correntes de pensamento, na minha visão, são muito interessantes, são muito pertinentes!”

Salvo uma discordância aqui, outra discordância ali da minha parte.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – Respício...

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Mas acredito que nós podemos colocar as três juntas. Essa é a minha visão.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – Respício, você poderia fazer um esclarecimento.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Claro.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – Esse seu privado/particular, a propriedade privada.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Sim.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – Então, lá o terreno.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Perfeito.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – Ele pode colocar lá uma oficina mecânica e ganhar dinheiro?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Pode colocar tudo. Pode colocar um *shopping center*, uma oficina mecânica, um parque de diversões, contanto que todas as condições técnicas de segurança estejam o.k., na minha visão está ótimo.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – Ele pode ter lucro, então?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Pode, deve.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – No uso do aeroporto?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Deve.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – No aeroporto não, aí seria uma aeródromo.

Obrigado.

O SR. GERALDO VIEIRA – Eu preciso defender a minha proposta, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Certo.

O SR. GERALDO VIEIRA – Porque...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Geraldo, só passar a palavra ao Dorieldo e, posteriormente, passamos ao senhor.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Gostaria de deixar registrado que isso não é uma proposta. Isso é uma ideia, uma sugestão para nós tentarmos abarcar as três ao mesmo tempo, salvaguardando, é claro, a divergência que eu tenho especificamente quanto aquela segunda opção de uso privativo que escolhe o tipo de tráfego, do Geraldo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – A Mesa, aqui, só vai precisar de duas coisinhas.

Primeiro, a palavra vai ser para o Dorieldo, posteriormente para o Dr. Geraldo, para as breves considerações.

E depois eu vou precisar de um tempo com os senhores porque eu vou ter que passar a pauta, reafirmar a pauta da semana que vem, e também eu tenho que passar alguns recados. E também há um clamor que está sendo gerado em relação a associações e, agora, recebemos até mesmo, o Ministério da Fazenda, ele entrou em contato com a Comissão e disse que quer ter uma participação aqui na Comissão, participação no sentido de fazer uma contribuição.

Então, nós temos que ver essas contribuições, como é que as pessoas querem, como é que nós vamos organizar isso daí para que essas associações... E, detalhe, se for para nós concedermos a palavra ou coisa do gênero, para que seja concedido para aquelas associações ou entidades associativas que tenham feito contri-

buições com a nossa Comissão. Até mesmo para que elas se sintam, de certa forma, contempladas, mas isso aí depois vamos tratar, após o Doriello e o Dr. Geraldo.

Doriello, por favor.

O SR. DORIELLO LUIZ DOS PRAZERES – Bom, aqui foi uma contribuição que me foi pedida também para tratar mais essa questão da noção do público e do privado.

Então, o que foi feito aqui? Na Lei de Aviação Civil de nove países eu extraí os artigos que tratam dessa definição, do que é um aeródromo público e de um aeródromo privado. E, em todos eles, a definição está relacionada ao uso, a propriedade é irrelevante, por quê? Tomando um exemplo aqui da primeira apresentação do Professor Respício, mostrando como é que a propriedade não é tão adequada. Por exemplo, ele falou lá de propriedade pública por dedução de uso público, mas nem sempre isso acontece. Por exemplo, o Palácio dos Bandeirantes tem um heliponto, ele é de propriedade pública, mas não é de uso público, quem usa ali é o Governador. Se você quiser ir para o centro de São Paulo ou para usar naquela área ali, você não tem permissão para usar aquele heliponto. Um outro exemplo que nós temos aqui em Brasília, o heliponto do Palácio da Alvorada. É de propriedade pública? É, mas é de uso privativo. Você não pousa lá, a menos que você seja convidado da Presidenta.

Então, esse conceito, a partir da propriedade, tem essas limitações.

E, aqui, eu peguei nove países, todos eles de língua portuguesa e língua espanhola, porque facilita até a leitura de todos, não sei quantos aqui dominam o idioma espanhol, mas eu fiz questão de grifar, por favor.

Uso público, para aí, por favor.

A Argentina tem um detalhe interessante. Ele explica que os aeródromos são os que são destinados a uso público e ainda coloca na frente que a condição do proprietário do imóvel não o qualifica como público ou privado, ou seja, seja o proprietário o Estado, seja o proprietário um ente privado, isso torna-se irrelevante, o que importa é a destinação, o uso público.

E como ocorre essa destinação? Por se tratar de um serviço público ela demanda uma delegação, ou seja, o que diferencia uma infraestrutura de uso privativo de uma infraestrutura de uso público é a delegação. Então, a gênese dos problemas que estão sendo discutidos aqui é que nós não temos uma regulamentação completa ou satisfatória de como você pega uma infraestrutura de uso privativo e a traz para o uso público.

Como se dá uma autorização? Nós temos uma limitação aqui, por exemplo, colocada. Só existe, hoje, a autorização para infraestruturas para atender táxi aéreo, aviação privada, nós não temos, por exemplo, a autorização para infraestruturas que prestam serviços regulares.

Então, existe essa lacuna para ser preenchida, a gente tem uma regulamentação a ser feita.

Só para complementar, por favor, mais essa de Cabo Verde. Essa próxima aí.

Olha só, interessante. O caráter público ou privado de um aeródromo é determinado pelo fim a que se destina e não pela condição do seu proprietário.

E o que me chamou a atenção também foi esse item 4, que corrobora a ideia. Os demais aeródromos e aeroportos, incluindo os que se destinam ao uso exclusivo do Estado, o que explica um pouco da situação do que eu coloquei aqui, no caso do heliponto do Palácio da Alvorada e do heliponto do Palácio dos Bandeirantes, pois embora sejam de propriedade estatal destinam-se ao uso exclusivo do Estado.

Então, o que é que nós temos hoje? Nós temos duas alternativas: uma, a gente tratar dentro do CBA esse regime de exploração em regime privado, em regime público, e a gente tem um código muito parrudo, porque praticamente seria colocar uma lei dentro de outra lei. Pense, por exemplo, lá no setor portuário. Você tem a Lei dos Portos, que regula essas concessões, autorizações para a infraestrutura aeroportuária, lá nas telecomunicações também existem as concessões, existem as autorizações tratadas em lei própria e aqui nós teríamos que ver um código que previsse todas essas situações. De repente fosse a questão de a gente imaginar qual seria mais interessante, a gente colocar um código mais rechonchudo tratando desses detalhes ou a gente separar o capítulo de aeroportos em uma lei ordinária, a gente criar aqui, a exemplo dos portos, uma lei de aeroportos para que a gente pudesse tratar mais a contento essas diversas espécies de outorgas e essas minúcias aqui colocadas. Eu penso que é por aí.

Aqui existem mais outros países também que possuem a classificação pelo uso, a maioria no mundo usa a classificação pelo uso. Eu vou deixar aí para a leitura de vocês, depois distribua, por favor.

Vou encerrar aqui porque são muitos detalhes, mas é praticamente isso. Eu entendo que a classificação pelo uso é satisfatória e o problema que nós temos não é a definição pelo uso ou pela propriedade, mas é preencher uma lacuna de regulamentação, que vai demandar espaço em lei e vai demandar palavras e, de repente, seria válido a gente discutir se vai inchar bastante o código com essas minúcias ou a gente criaria uma lei à parte para criar um regime de exploração de aeroportos.

É a minha contribuição.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dr. Geraldo, favor.

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente, o Respício, que é o meu coordenador, eu pediria, se fosse possível, Respício, para te explicar com maior vagareza e maior tempo, porque eu acho que você não entendeu o que está sendo proposto.

Eu tenho certeza que nós pensamos igual nos conceitos, nas necessidades que nós temos de modernizar o nosso País. Então, eu não entendi o comentário, mas vamos sentar nós dois, porque não há tempo útil aqui para isso.

Com relação ao Doriello, eu acho que o Doriello está concordando com essas possibilidades com essas formas de exploração. Doriello, eu entendi assim, mas você diz que isso pode ser objeto de regulamentação. Eu concordo com você, mas só que tem uma coisa que é fundamental, Doriello, eu preciso de segurança jurídica, eu preciso que os contratos, preciso que as relações, preciso que as regras que informam a formatação do mercado sejam estáveis para convencer as pessoas a aplicar o seu patrimônio, o esforço do seu trabalho em construir coisas novas. E, no País, nós não queremos deixar por conta de uma autoridade inferior, queremos que o Parlamento decida isso, o Parlamento. Nós não queremos deixar por conta de uma agência do Governo para formular regras que são do Parlamento.

O Parlamento faz essas opções em nome do País e fez uma Constituição que é o nosso contrato social. E os governos rompem esses compromissos com a sociedade; rompem e não aplicam.

Então, nós não temos segurança jurídica; se deixar para o príncipe, absolutista, ele formula a regra. Nós precisamos de mais do que isso; nós precisamos de segurança jurídica, nós precisamos da via legal, nós precisamos de uma lei, discutida pelo Parlamento, definindo, estabelecendo e estabilizando as relações jurídicas. Nós não queremos que isso seja feito por um órgão da estrutura inferior ao Estado. Nós queremos que a regra seja do Parlamento. É por isso que nós estamos propondo dessa forma.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Então, você propõe que seja uma lei regulamentando isso?

O SR. GERALDO VIEIRA – Eu proponho, mas não concordo com a sua proposta de criar uma lei específica para a aviação civil – eu não concordo –, nem para o aeroporto. Não concordo! Isso daí quebra a estabilidade jurídica. Eu preciso de um código concatenado, preciso...

O SR. DORIELLO LUIZ DOS PRAZERES – Quer dizer que a Lei dos Portos não é segurança jurídica?

O SR. GERALDO VIEIRA – Não, não é, Doriello. Você sabe que não. Isso é proselitismo, isso é ficar no mesmo lugar. Nós precisamos de um código que trate do conjunto, um Código de Direito Aeronáutico. Nós estamos aqui para revisar o código brasileiro, Código de Direito Aeronáutico. Se você quer fazer uma lei específica, esparsa, porque parece mais fácil, nós não concordamos e entendemos que essa não é a nossa missão.

Eu preciso definir, neste código, as responsabilidades de todos os agentes econômicos que interagem nesse conjunto, todos eles. É assim que eu obtenho segurança jurídica, é assim que eu obtenho estabilidade das normas jurídicas, dos princípios que têm de ser aplicados.

Tudo é muito diferente daquilo que você propôs, que, aliás – desculpe-me –, vem aqui dar exemplos só de países africanos, de Terceiro Mundo. Não traz um exemplo de países desenvolvidos, no hemisfério norte. Desculpe-me. É uma lei. O que você propôs, no meu entendimento, não serve ao País.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O.k., senhores. Agradeço aos participantes. O cafezinho serve para essas intermediações, obviamente, para esses apaziguamentos também. Isso é normal e saudável ao debate.

Vamos lá. Senhores, alguém tem mais alguma colocação a fazer, para, então, podermos passar para os “finalmentes”. *(Pausa.)*

Eu gostaria apenas que o Geraldo explicasse para o Respício aquela ideia que o senhor deu no início, de falar sobre a questão da autoridade do comandante, para formarmos esse grupo e ver como será feita a discussão.

O SR. GERALDO VIEIRA – É claro, Presidente. Eu preciso também da colaboração do PJ, do Donizeti, do Celso e do Marcus, para que fiquem aqui um pouquinho mais, se for possível, ou eu vou aonde vocês estiverem, para darmos uma solução à questão da certificação, da inspeção, da fiscalização. Isso está paralisando o País.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Aí, os senhores ficam com liberdade total de manobra, assim que encerrarmos aqui. Estamos aqui para isso – eu acredito.

Também tem relação com a outra questão, que é a dos aeronautas, autoridades aeronáuticas, aquilo que foi passado.

E havia uma outra questão sobre a Lei da Anac. O que foi colocado?

(Intervenção fora do microfone.)

O credenciamento. Então é a questão da navegabilidade, a questão do credenciamento do Geraldo.

Então, senhores, na semana que vem nós teremos o Ebner; a fala do Geraldo sobre a questão dos serviços aéreos.

O FA entrou em contato e disse que estão aguardando a confirmação do responsável pela área de drone, para que ele possa dar a sua contribuição; o Celso encerrará a parte de aviação experimental; o Tércio vai falar sobre infraestrutura; e o Marcus vai também concluir a questão do relato voluntário.

Sim, Engenheiro.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Só uma correção: eu não encerrarei a parte de aviação experimental. Muita gente veio me questionar, porque, quando marcaram a minha primeira apresentação, colocaram Aviação Experimental/Drones, e muita gente falou assim: “Não é a mesma coisa”. Sim, realmente não é a mesma coisa. São dois assuntos completamente separados.

Então, na semana que vem eu iniciarei e concluirei a parte de aviação experimental. A apresentação sobre drones, eu já iniciei e conclui na semana anterior.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Esse erro então foi da minha parte; não foi da secretaria. Eu passei a pauta do Celso como Aviação Experimental/Drones e deveria ser Aviação Experimental e Drones, que são realmente assuntos separados. Sobre essa comunicação, eu assumo o erro.

Então, eu agradeço pela intervenção.

Senhores, rapidamente, a Profª Maria Helena mandou um abraço a todos. Disse que na semana que vem, estará aqui – inclusive, estará aqui na segunda e na terça – e trará algumas conclusões do trabalho que está fazendo em São Paulo, inclusive das contribuições que foram mandadas. Foram bastantes contribuições, que também já pretende colocar disponíveis a todos antes mesmo da nossa próxima reunião.

Nós estamos com a seguinte situação: há alguns órgãos públicos de interesse, dentro dos assuntos afetos à Comissão, e também há algumas associações que fizeram contribuições. Estão desejosos de ter a palavra dentro da Comissão. Nós combinamos que não teríamos audiências públicas, salvo realmente uma necessária intervenção, como aconteceu a pedido do Castanho, em que nós ouvimos a CVM e também ouvimos o Cade, na questão da abertura do capital.

No entanto, agora, muitas associações que contribuíram querem um aparte, querem apresentar alguns questionamentos para a Comissão, até mesmo para que possa ser trabalhado; que lhes seja dada a palavra em torno de 10 minutos, 15 minutos.

Como eu disse, aqui, todos obviamente representam uma associação, representam sindicatos, mas estamos aqui por nosso CPF, somos membros da Comissão e temos a obrigação de olhar todos os assuntos relacionados à associação.

Dessa forma, eu gostaria de ver se os senhores concordam com a possibilidade de abriremos essa janelas, para que essas associações, entre elas a Abesata (Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo); o Sindicato das Empresas Agrícolas; a Associação Brasileira de Aviação experimental; nós temos inclusive agora o Ministério da Fazenda, que entrou em contato e disse que há alguns pontos de relevo que eles querem trazer como contribuição para a Comissão.

Os senhores concordam em conceder esse espaço dentro da Comissão?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Para ouvir.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – É, entra e sai, Ebner.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – É mesmo? Obrigado.

Independente disso, aqueles que concordam permaneçam como estão. Os que não concordam, queiram manifestar-se ou colocar os motivos.

Pois não, Kerlington.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – O senhor poderia adiantar para nós como seria esse processo? Veja: primeiro, estamos aprovando quaisquer associações ou essas associações? Segundo, quanto tempo elas vão ter e qual vai ser a dinâmica? Qual vai ser a pertinência temática? Por exemplo, dentro de um código como o CBA, qual a pertinência temática da aviação agrícola?

A minha preocupação é que dezembro já está chegando, nosso prazo está acabando, estamos com 50% do caminho andado. A minha pergunta é: um, se abrir para isso aí, vamos ter que ouvir todas? Dois, qual vai ser a pertinência temática do tema que eles vão trazer para a Comissão?

Por exemplo, eu seria a favor: a associação X quer falar sobre Y. Então, aí nós seríamos mais objetivos, menos prolixos e poderíamos dar mais andamento aos assuntos que temos de fazer aqui.

Porque, do jeito que eu entendi que está sendo aprovado – “Vamos aprovar?” “Vamos” –, vamos o quê? Já não temos tempo aqui para conversar. O que eu proponho é que podemos ouvir, mas qual é o tema que eles vão apresentar? Por exemplo, a CVM veio aqui com um tema, a Anac veio aqui com um tema. Então, que elas proponham o tema que irão apresentar aqui e o tempo que será dado a elas. Do contrário, não vamos sair do lugar.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eu concordo, obviamente. Aquilo que eu falei: essas associações têm provocado, têm conversado. Inclusive, se nós vírmos a tabela de contribuição, a situação é: seriam associações que fizeram contribuições. Associações que não fizeram contribuições ou aquelas que não se manifestaram também não precisam. Nós não vamos atrás de oferecer a palavra para todo o mundo.

Em segundo lugar, tema. Obviamente, será necessário um tema de relevo. E obviamente, o tempo seria, uma vez que tivéssemos concluído os nossos trabalhos, de modo a não interferir na fluência do nosso empenho, em cerca de dez minutos.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – Tudo bem.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Seria algo dessa forma.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – A minha proposta, então, é de que, quando tivesse o tema, o senhor traria à Mesa para votação. A associação X vem falar sobre Y; aí, a gente passaria a votar, porque eu acho que seria mais produtiva.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eu até faço o seguinte: nós temos até o dia 16 para termos as contribuições, e isso não vai mudar o nosso calendário.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Obrigado. Dia 19, e isso não mudaria o nosso calendário.

Então, por exemplo, teremos uma próxima reunião no dia 5. Eu já falaria com essas associações, e, para as que tivessem interesse, poderíamos disponibilizar um espaço por reunião que tivermos. Não é necessário que venham aqui cinco, seis, sete associações. Até mesmo para que se trabalhe de forma mais inclusiva, para evitar até que, no futuro, alguém fale que ninguém podia participar, que ninguém chegou. Sem dizer também que isso aqui é um meio, muitas vezes, de trazer os problemas da aviação, para que possam ser solucionados, para que possam ser encaminhados.

Seria...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Exatamente. Claro.

Então, por exemplo, a Abesata eu sei que é uma; a Abraex eu sei que é outra; o Sindicato da Aviação Agrícola seria outro.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – A Ifalpa é uma delas.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Quem?

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Ifalpa.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Opa, a Ifalpa. Eu imaginei, sabia.

Agora, só um minutinho, por favor. O Nogueira tinha a palavra antes; em seguida, passo para o Respício. Nogueira, sim.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – O Kerlington tem razão, porque pareceu que qualquer um poderia chegar, e iríamos ouvir. Não é bem assim. Eu acho que ele deu orientação à leitura correta da minha posição e eu tenho só que renovar, apoiando a postura dele de que realmente os trabalhos já são demais, nós temos itens que vão e vêm, vão e vêm, e eu acho que ainda virão, ocupando o nosso tempo de trabalho.

Então, talvez, essa proposta dele tenha sido de que a presidência ouve, nos traz, e então vemos se isso se encaixa, dentro do espírito democrático de ouvir a todos, mas desde que seja possível.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – E detalhe: viriam a custos próprios. Viriam para cá com o interesse de conversar, de falar, mas viriam por conta própria, abnegadamente, obviamente, para dar de fato uma contribuição.

Dr. Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Tentando complementar o que foi levantado pelo Kerlington e aceito pela Mesa, dia 12 é feriado nacional. Então, nós não teremos reunião aqui e automaticamente já perdemos a próxima da próxima. Se, na próxima, eles não virão, e o nosso *deadline* é dia 19, se nós quisermos ouvi-los, ainda dentro do nosso espectro de contribuições, nós temos que criar a reunião do dia 13.

E eu sugeriria que, se nós criássemos a reunião do dia 13 de outubro, que essa fosse uma reunião tipo painel, onde teríamos: primeiro painel, associações A, B e C, cada uma com 15 minutos e 45 minutos de debate; painel dois, associações J, K, L, mesmo esquema. Ou seja, nós poderíamos usar a reunião do dia 13 exclusivamente para nós ouvirmos quem temos de ouvir. E nós aprovaríamos os temas na próxima reunião do dia 5, porque, se nós começarmos a empurrar, daqui a pouco terá associação falando na véspera do Natal, e estaremos discutindo aqui o que é preciso incluir no código ou não.

Eu acho que vai ser um desprestígio para essas associações se elas vierem aqui depois de nós começarmos a definir as coisas do código. O cara vir para cá, para representar uma associação: “O que é que eu estou fazendo aqui, se eles já estão discutindo? Que contribuição vou dar?”

Então, primeiro ponto: acredito que nós temos que abrir uma reunião na semana do feriado nacional do dia 12. Se vai ser terça, se vai ser quarta, aí nós podemos decidir daqui a dez minutos. Segundo, que essa reunião seja – na minha visão – exclusiva para essas associações se manifestarem, com o tempo de 15 minutos, com o corte de microfone no 15º minuto fechado. E no estilo painel, a um, dois, três, quatro ali, para depois debatermos, se houver debate. Essa é a minha visão. Podemos usar essa reunião para isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bom, vamos ouvir os demais antes das considerações. Castanho, por favor.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Na verdade, eu não sei se eu entendi direito, mas dia 5 seria a próxima reunião, normal, e dia 19 é o limite para nós enviarmos as contribuições, via *e-mail*, para a Drª Maria Helena.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Dia 19, a princípio, seria uma reunião normal. E teremos dia 26 ainda. As contribuições dadas por essas associações, mesmo que fossem no dia 26, seriam bem-vindas ainda no momento da avaliação, ou da votação, ou da definição, enfim, que nós teríamos antes do dia 12 de dezembro.

Então, nós temos um mês ainda pela frente. O mês de novembro está livre ainda, para todas...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, seria a situação de, por exemplo, fizeram as contribuições, porque algumas associações que estão contribuindo e há outras que estão com “biquinho” – não querem contribuir, não vão contribuir – por motivos A, B ou C. Isso realmente não convém a nós. Nós temos que dar suporte para aqueles que querem fazer crescer a aviação.

Eu entendo que aquelas associações que fizerem contribuição até o dia 19 poderão ser ouvidas ao longo do que resta de outubro, que vai ter um feriado no meio, e de novembro, que vai ter um feriado no começo. Seria uma coisa assim desse gênero.

Há a opção do Respício, de nós concentrarmos todas em um dia só e verificar a possibilidade de elas comparecerem. Agora, isso obviamente fica para a deliberação dos senhores.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Eu só gostaria de colocar uma situação: eu acho que dia 5 é normal; dia 19 é o limite para entregar – não necessariamente a gente vá deliberar ou fazer outro tipo de...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Não, não vamos deliberar.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – No dia 19 ou no dia 26, essas associações poderiam contribuir. Aquilo que fosse adotado como contribuição válida ainda poderia ser encaminhado para a Mesa, que estará trabalhando no compilamento das informações. Então, nós temos tempo ainda.

Em novembro, nós teríamos o mês todo de reuniões normais, para que pudéssemos avaliar ainda qualquer tipo de...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Novembro eu acredito que vá acontecer da seguinte forma: nós vamos pegar essas contribuições até o dia 19, daí a preocupação da Profª Maria Helena. Uma vez que ela pegue, serão formadas as tabelas, serão colocadas para o grupo que ela constituiu em São Paulo para ajudar a formatar. Depois, nós vamos ter que analisar essas propostas e ainda passar isso para a formatação do Senado. Então, é um trabalho pesadinho que nós temos ainda, para chegar à conclusão daquilo que nós vamos fazer.

Quer dizer, então nós podemos tentar concentrar todo mundo no dia 13 agora, abrir extraordinariamente essa reunião, que para nós eu acho que não é problema.

Haveria algum óbice de se fazer uma convocação para o dia 13? (*Pausa.*)

Não teríamos. Então, ficam essas opções.

Celso, por favor.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Bom, é a primeira vez que eu vou fazer isso na Comissão, mas eu sou contra o que vocês colocaram aí. Eu acho que, se formos reunir todo mundo aqui, não vai dar para quem quer; de 15 minutos em 15 minutos... Eu dou conta de listar, pelo menos, das associações que eu conheço e que já

conversaram comigo, umas oito. Todo mundo vai querer vir falar. O nosso tempo já é curto, já temos debatido aqui alguns temas que são cansativos para todos nós.

E o meu pensamento, a minha opinião, é a seguinte: essas associações muito específicas, como elas deveriam ser tratadas? Como a Abraex foi tratada por mim: eu mandei, eu estive, eu fui diretor técnico da Abraex um tempo. Eu falei: “Abraex, existe algum anseio por parte de vocês?”. Então, o Sr. Humberto Silveira, Presidente da Abraex, no dia 13 de agosto do presente ano, me enviou uma sugestão falando que queria dois itens, que eu prontamente inseri na proposta.

Então, eu acho que, talvez, uma forma mais rápida é que as pessoas que estejam ligadas a algum tipo de associação, e todos nós estamos, que entrem em contato com essas associações e que já nos tragam essas propostas.

Por exemplo, eu vou me ater, mais uma vez, ao exemplo da aviação experimental. Eu conheço bem o mercado. Quem mais aqui já trabalhou com aviação experimental? (*Pausa.*)

Aviação agrícola? Eu conheço o mercado. Quem aqui trabalhou com aviação agrícola? (*Pausa.*)

Talvez essas pessoas venham aqui, vão falar, e eu posso citar Sindag, Abraex, Abrafal, Abrace, todas elas, a Abraex, a Abrafal e a Abrace, todas elas de alguma forma ligadas à aviação experimental. A gente ia perder muito tempo aqui.

Eu acho que é mais fácil elegermos os *focal points* para cada uma dessas associações, e que cada um de nós faça o dever de casa ouvindo essas associações e trazendo para cá as propostas. Não é esse o nosso objetivo final? Trazer as propostas e colocar nas planilhas? Então, que façamos a nossa parte.

Trazer aqui simplesmente para ouvir, a minha opinião é... Há quanto tempo a gente está debatendo aqui se o aeródromo é público-privado, uso público, uso privado, e a gente não está dando conta ainda de pacificar essa questão. Se a gente abrir aqui para mais quinhentas outras demandas, isso não vai sair. Essa é a minha opinião.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Tércio, por favor.

Tércio, Fernando, depois o Geraldo.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Eu concordo com o que o Celso falou e gostaria de acrescentar que nós, por enquanto, estamos falando somente de associações. Quando o Sr. Presidente iniciou esse assunto, além das associações, ele colocou também à disposição de ministérios que querem apresentar algumas sugestões aos nossos trabalhos.

Então, eu gostaria que realmente isso fosse tratado com muito critério porque o nosso tempo está-se esvaindo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Por isso estamos aqui colocando a questão para a Comissão.

Sr. Fernando.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Eu também concordo com o que o Celso falou.

Eu sou favorável à reunião do dia 13, não para que a gente ouça outros, mas para que a gente trabalhe nessas pendências que a gente tem, porque eu tenho sentido que, em alguns temas, a Comissão está patinando bastante, e a gente não está conseguindo progredir.

Eu acho também que, nesses temas em particular, seria preciso buscar a real necessidade da lei, ou da aviação em termos de lei, para que possamos adotar esta ou aquela definição, este ou aquele conceito. Parece-me que está faltando, nesses pontos, um pouco de objetividade. Então, vamos pegar um exemplo aí dessa questão de aeródromo. O que precisa estar sendo definido no nível de lei? Qual é a nossa demanda no que diz respeito a essa conceituação?

Porque me parece que apresentamos aí conceitos – um chama de seis, outro, de meia dúzia –, e estamos definindo as mesmas coisas de modo diferente. Eu não estou conseguindo entender exatamente o propósito da definição, ser público ou privado, civil ou militar... O que tem por trás disso que precisa realmente ser definido, para que possamos estabelecer a melhor maneira de fazê-lo? Assim com outros temas.

Eu acho também, do que eu entendi, que dia 19 é o prazo para que a gente fizesse as contribuições, porque, a partir daí, vai haver outro trabalho. Entendo que, a partir do dia 19, uma contribuição que apareça vai tumultuar o trabalho que já está sendo iniciado lá com a Relatora. E acho também que, o quanto antes ela concluir essa parte, mais cedo a gente vai ter condições de empreender uma nova batalha, que vai ser analisar o produto que ela vai trazer para a gente, o que, tenho certeza, vai gerar ainda muita discussão aqui.

Então, sou favorável a essa sugestão de que qualquer ponto que se julgue importante por parte de alguma associação, de algum órgão, seja encaminhado com um arrazoado aqui, distribuído ou que seja feito por intermédio de quem já está aqui, para que se consiga, pelo menos, caminhar em paralelo com as nossas demandas que já estão pipocando aqui no trabalho.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Coronel, Celso – já te devolvo – e, depois, o Geraldo para nós matarmos, vejam só: aqui no Brasil, muitas vezes, falamos para as pessoas: “Estamos aqui, venham!”. As pessoas não vão. Falamos para as pessoas: “Por favor, estamos aqui; mandem. Não precisam vir...”. As pessoas não mandam e não vão. E, depois que fechamos, as pessoas reclamam.

Reclamam que não foram ouvidas, reclamam que não tiveram a oportunidade, que não tiveram a chance. E muitas pessoas não conseguem escrever, conseguem apenas falar.

Temos também esse problema.

Nós estamos fazendo de tudo aqui, estamos controlando para evitar essa fase política, de trazer esse monte... Obviamente, todas as associações são importantes. Se é uma associação, se tem uma função para o bem, para congregar, para progredir, eu acho que vale a pena.

O que nós estamos aqui colocando em pauta é apenas para que, lá na frente, quando sair o anteprojeto, quando nós entregarmos essa situação, não venha um grupo político ou outro insatisfeito dizer: “Eu não fui ouvido, ninguém quis saber da minha contribuição, eu não pude falar”. Isso não tem nada a ver com a tecnicidade desta Comissão. O pior é isso. Não tem nada a ver com a tecnicidade. Certo?

Mas, como se diz, geralmente quem acha bom não fala nada; agora, quem não acha nada reclama de tudo. E, lá na frente, nós teremos um trabalho posterior a esta Comissão, que é o de tocar para frente este projeto de lei. Eu quero que, no futuro – é um desejo meu, não sei, espero –, quando for tocar o projeto de lei, os senhores que compareceram aqui hoje e que estão fazendo esse sacrifício sejam chamados, nas próximas audiências públicas, para proteger e reafirmar aquela contribuição que os senhores deram.

Então, é muito ruim, é difícil o que eu estou pedindo. Eu fiz estudos até agora, fizemos isso aqui para evitar as audiências públicas, em que viessem muitas pessoas. Estamos tentando orientar ao máximo para que as pessoas entrem no e-Cidadania, mandem e-mails, procurem as entidades afins. Mesmo assim, a resposta não tem sido tão grande. Temos uma boa resposta, mas poderia ser maior.

Então, colocou-se uma data? Sim; dia 13, que seja. “Pô dia 13 eu não venho, não sei o quê...”

É uma situação... Eu entendo, sinto que serei voto vencido, mas, até no meu entendimento, para que se atinja o total objetivo desta Comissão, de ela ser democrática, para que ela tenha colocado a oportunidade de todos falarem, para não mexer nas contribuições que serão colocadas até o dia 19... Até mesmo o que eu falei: serão chamadas aquelas associações, ou, chamadas assim, que já querem participar, que já tenham feito alguma contribuição...

Quer dizer... “Ah, não, mas acontece que tem uma associação que não falou nada até agora, não contribuiu com nada, e que, de repente, quer falar!” Não. Foi feita a contribuição, está participando, quer defender um ponto de vista específico, dá o tema, passa, vamos verificar a pertinência. É um trabalho que se faz em nível social; é um trabalho político. Perde tempo, não é produtivo muitas vezes. Eu acredito muito mais que uma pessoa escrevendo dois parágrafos vale mais do que falando duas horas. Porém, há um objetivo político a ser atendido.

Se a Comissão entender que é desnecessário, nós assim não procederemos. Vamos tocar o trabalho técnico e deixamos a parte política para os políticos.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Só uma observação. Eu não quis, de modo algum, dizer que isso seja desnecessário ou que não seja útil.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eu entendi. O senhor fique tranquilo.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Mas eu quero lembrar que a Presidência sempre buscou lembrar que a ideia é não pedir a prorrogação do prazo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, senhor.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Então, colocando na balança, eu não acho viável, especialmente havendo outros canais de comunicação, despendermos um dia de trabalho nosso aqui reunido com essas oitivas. Eu acho que quem quiser se manifestar tem os canais próprios. Quem realmente tem um interesse em sugerir, em propor, tem como fazer, inclusive por intermédio das pessoas da Comissão.

Agora, se a Comissão aceita uma eventual prorrogação do prazo dos trabalhos em função dessa colaboração, eu também não tenho nada a objetar, não.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Coronel Fernando, frequentemente, vêm pessoas e falam: “Poxa, deixa eu dar uma palavrinha na Comissão!”. Com toda a elegância, eu peço a compreensão de que as pessoas não façam isso, não falem, porque, se não for membro, não é para falar, a não ser que tenha sido pedido pelos membros, senão, obviamente, a coisa não funciona.

Celso, então, se você puder falar rapidamente, depois o...

Geraldo?

Então, por favor. Depois, temos o Castanho e vamos arrematar.

O SR. GERALDO VIEIRA – Posso falar, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Por favor, Geraldo. Desculpe.

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente, eu quero me colocar aqui em divergência com as últimas opiniões e em convergência com a Presidência.

Não me parece absolutamente razoável que a Comissão, que já está instalada há quatro meses, não queira ouvir ou não possa ouvir, por falta de tempo, os segmentos organizados da sociedade. Absolutamente. Eu sou mais do que favorável à participação dessas entidades virem aqui ao Senado Federal, junto à Comissão, e manifestarem em viva voz e presencialmente a opinião de cada uma delas. E digo mais: é nosso dever ouvi-las. E essas entidades contribuirão muito para o Código novo, porque hoje elas estão afastadas dos processos de formação da Política Nacional de Aviação Civil, que abrange tudo isso; estão excluídas do processo de interação com a Agência Nacional de Aviação Civil.

Então, eu acho que isso é nosso dever. Acho extremamente necessário que eles venham aqui e deem o seu depoimento, mesmo que não tragam propostas. Com certeza, nós vamos melhorar muito o projeto, e, com certeza, virão ideias muito boas e reclamos que nós temos de considerar.

Esses que estão à margem dos processos são os que mais têm a falar. Com relação aos membros aqui da Comissão, nós já tivemos aí tempo suficiente para cada um encaminhar a sua proposta. Eu acho o prazo de 19 de outubro bastante confortável.

Aqui, do ponto de vista dos especialistas, quem tem suas propostas que as tragam; já tiveram bastante tempo para fazer isso. E eu acho que esse trabalho, de consolidação e de debate da primeira minuta, a iniciar após 19 de outubro, cumpre o cronograma e a necessidade da tramitação que já nos foi exposta nas reuniões anteriores da Presidência.

Então o meu voto é divergente. Quero consignar que é absolutamente necessário que as entidades venham aqui, deem os seus depoimentos, com ou sem sugestão. Essa é a minha opinião.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Castanho, depois o Doriêdo.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Bom, eu gostaria de endossar o que o Dr. Geraldo falou. Concordo plenamente também que devemos ouvi-los. É uma questão política, sim. Não tem como separar a técnica da política o tempo todo. Em algum momento, a política está presente na nossa vida, no dia a dia. Não tem como fazer esse trabalho sem política. E é o que vai acontecer depois. Concordo com o Presidente.

Com relação ao restante, eu acho o seguinte: nós temos, sim, tempo. Pelo contrário, nós temos tempo sobrando, porque o que vamos fazer no mês de novembro? Vamos ficar aqui só batendo papo? No mês de novembro, será feito o trabalho das contribuições, e estaremos avaliando uma outra possibilidade. Se surgir uma possibilidade que valha a pena levarmos para avaliação ou mesmo para o texto, eu acho que é válido.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Agora é o seguinte, Castanho: no mês de novembro, eu acredito que nós vamos ter um ritmo um pouco acelerado, até porque o nosso trabalho não vai depender apenas das reuniões em que viermos para cá. Nós vamos estabelecer um cronograma para que, uma vez entregue, seja possível ver os pontos divergentes, para que eles já sejam debatidos *on-line*; para nós chegarmos objetivamente às reuniões. De repente, nós vamos ter um mês. É muito tempo? Sim, mas são 300 artigos. E, obviamente, alguns ainda serão crepitantes, por assim dizer.

Então o tempo não nos parece ser tão confortável assim. Para as contribuições, eu entendo, mas para chegarmos... Por isso, estou dizendo que estamos recebendo esse apelo da sociedade organizada, mas também temos que ver as prioridades da Comissão.

Eu tenho de fazer o papel aqui apenas de equilibrar e verificar o que fica mais confortável para a Comissão. O. K.?

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – O. k., o meu voto é pela abertura do espaço para o pessoal fazer a sua contribuição aí.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Obrigado, Castanho.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Só lembro que dia 13 é uma terça-feira, quando, geralmente, esses auditórios estão todos ocupados, não é? Não sei se tem essa...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Aí é uma questão de agendamento. Eles já podem verificar. E, se estiver tudo lotado, aí realmente fica complicado.

Doriêdo, por favor.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Bom, o nosso tempo não é tão abundante assim. Então, eu proponho que seja feito um cronograma, que já se elejam essas associações e esses participantes que virão aqui, e que seja fechado esse cronograma.

Do contrário, a gente abre, e sempre vai ter um a mais querendo participar, e pode ser que a gente não agrade a todos. Então, façam cronogramas com esses participantes, definam as datas...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Já estamos agradando alguns já.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Que sejam definidas as datas, com os dias todos, para a gente ter certeza de que vai fechar o calendário da Comissão, porque não podemos restringir os nossos trabalhos aqui, até mesmo porque a fase de audiência pública é na votação política, quando chegar em plenário.

Embora tenha a participação um tanto “política”, entre aspas, eu concordo que aqui o nosso trabalho é eminentemente técnico.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Celso, para as considerações finais, arrematar e tchau.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Só mais uma coisa. Eu entendo que agora a gente vai votar o que será feito, mas, caso a gente opte por trabalhar dessa forma, que haja pontos focais e que as associações, sindicatos e demais representações da sociedade civil organizada se decidam por vir até nós, eu sugiro... E eu posso fazer isto: faço um *site* e coloco lá o nome de cada um de nós, com um *e-mail* dedicado, que a gente cria no gmail...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Ebner, vocês são a favor ou contra a questão da abertura?

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Eu sou a favor da colocação do Dr. Geraldo.

O SR. CARLOS EBNER (*Fora do microfone.*) – ... titubeante, mas eu sou contra...

O que o Geraldo falou, apoiado pelo Castanho, não foi muito diferente do que o ... propôs e eu apoiei.

Democraticamente é ouvir na medida do possível. Ouvir quem a gente pode ouvir, sabendo que não podemos ouvir todos...

Mas esse compromisso eu deixo com a Mesa. A minha disposição é de ouvir quem a gente possa ouvir.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Ok. Obrigado. Boa viagem.

Celso, por favor.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – E, aí, eu acho que as empresas, associações, e etc. que quiserem se manifestar podem entrar em contato diretamente conosco.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bem, senhores, apenas colocando assim em consulta. Aqueles que são contrários à questão da oitiva, que essas associações venham através de convite, para que elas façam suas considerações, por favor se manifestem.

As que são contra. Dorieldo? (*Pausa.*)

As que são favoráveis? (*Pausa.*)

Bem, eu me excludo. Não vou votar.

Então, tudo bem. Vamos escolher apenas um dia para que as associações possam vir aqui? Senhores? (*Pausa.*)

Os agendamentos em relação à vinda dessas associações, sindicatos, etc. Vamos escolher o dia 13 para que elas possam fazer isso (*Pausa.*)

Bem, nós temos um plenário disponível para o dia 13, que é o plenário 13. O.k.? Ele é menor do que esse, mas obviamente atinge o objetivo.

Então, nós podemos escolher o dia 13 para fazer o chamamento dessas associações? Os senhores estariam disponíveis para virem a Brasília na terça-feira?

O SR. GERALDO VIEIRA – Sr. Presidente, eu queria sugerir que fosse na data seguinte, 19, porque dia 13 é o dia seguinte ao feriado do dia 12 de outubro, e as pessoas vão até ter dificuldades de conseguir lugares, e as passagens estarão muito caras.

Também é uma semana complicada para o Congresso Nacional. Eu acho que dificilmente nós vamos conseguir um quórum adequado no dia 13. Eu proporia que fosse no dia 19. Acho que seria mais oportuno, e isso não vai prejudicar em nada o trabalho de nenhum de nós com relação à apresentação das propostas, e daria mais um tempo também. Até o retorno hoje para marcar passagem de avião, está tudo lotado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dia 19, temos o Ricardo Bernardi, proposta sobre responsabilidade civil, e o Antonio Ivaldo e o Catanant.

O SR. GERALDO VIEIRA – Dia 19 é o quê?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dia 19 é o Ricardo Bernardi, proposta de texto sobre responsabilidade civil...

O SR. GERALDO VIEIRA – É o Ricardo estará recém-chegando do Canadá, e eu não tenho nem certeza se ele estará no dia 19 no Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Ele confirmou. Falou que, no dia 19, ele vai estar chegando e, chegando, virá.

Eu vou confirmar com ele por *e-mail*.

O SR. GERALDO VIEIRA – E por que nós não fazemos, então, nos dias 19 e 20? Dia 20 não tem? Isso, para dar mais um tempinho para as entidades poderem se mobilizar e adquirir as passagens.

Isso já é na semana que vem. Pós-feriado é complicado. Eu mesmo já tenho uma viagem programada para o dia 13.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eu vou verificar as associações que mandaram contribuições.

Até agora eu tenho visto... A Abraex, o próprio Celso disse que já mandou as contribuições, que já está... Nós temos a Abesata, que mandou muita coisa e que trabalha diretamente com as empresas aéreas, com a Infraero e com os operadores. Eu acho que realmente eles têm um ponto de vista interessante nisso daí.

Nós temos o Ibac (Conselho Internacional de Aviação Executiva), uma associação internacional, parece-me, voltada à aviação executiva. Temos a Ifalpa, também que o Castanho colocou. E, até o momento, não estou sabendo de outra associação que tenha mandado uma contribuição. Posso verificar.

E podemos fechar nessa, até mesmo porque acho que quem contribuiu tem o direito à fala.

Podemos verificar qual é a matéria, o que o Ministério da Fazenda quer colocar conosco; qual é a pontuação que eles querem fazer, porque aqui nós estamos tratando de isenção de taxas e outras coisas – obviamente, isso deve ter acendido a luz vermelha em algum local.

O SR. GERALDO VIEIRA – Qual é o tema do Ministério? Por acaso é o desrespeito à Política Nacional de Aviação Civil?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Não nos passaram ainda. Eles falaram que vão entrar em contato após a reunião.

O SR. GERALDO VIEIRA – Não? Seria bom saber.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Aí eu posso passar para os senhores.

Agora, é aquilo que eu digo: entre ter essas audiências e continuarmos o nosso trabalho, prefiro dar continuidade ao nosso trabalho e vermos a oportunidade de, em havendo, essas associações e sindicatos comparecerem; quer dizer, sempre tendo a prevalência os nossos trabalhos, até mesmo para evitar alguma confusão, perda de tempo, e por aí vai. O. K.?

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Então, como é que ficou para o dia 13 afinal?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – No dia 13, nada. Acho que o dia 13 vai estar bloqueado.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Eu acho que no dia 19 dá para definir; no dia 26, ainda dá para contribuir, dá para ouvir e, se for o caso...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Não vai ser feito sobre as contribuições que já deram. Se for até depois do dia 26, vai ser em cima das contribuições. Quer dizer, eles serão ouvidos, mas as contribuições já zeraram. Não vai mudar. É só realmente “participação popular.com” – só para dar uma resposta à sociedade, para que, eventualmente, alguém depois não venha a dizer...

Também exaurimos dentro de uma comissão técnica essa fase. O. k.?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eu sei, Coronel..

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bom, dessa forma, na semana que vem, já trarei os nomes dessas associações, dessas federações, do pessoal que já contribuiu, O. K.?

O Castanho já tem a dele, e acredito que devam ser no máximo umas três ou quatro.

E, nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos e declaro encerrada a reunião, convidando-os para a próxima a ser realizada no dia 5 de outubro às 10h.

(Iniciada às 10 horas e 46 minutos, suspensa às 12 horas e 46 minutos, reaberta às 14 horas e 43 minutos, a reunião é encerrada às 17 horas.)

Georges de Moura Ferreira
Presidente

Comissão de Especialistas com a finalidade de apresentar anteprojeto de reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.

ATA DA 13ª REUNIÃO

Ata Circunstanciada da 13ª Reunião, realizada em 5 de outubro de 2015, às 11 horas e 3 minutos, no Plenário nº 19 da Ala Senador Alexandre Costa do Senado Federal, sob a presidência do **Sr. Georges de Moura Ferreira** e com a presença dos membros: **Donizeti de Andrade, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Dorieldo Luiz dos Prazeres, Antônio Ivaldo Machado de Andrade, Celso Faria de Souza, Tércio Ivan de Barros, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Saggiaro Glanzmann, Thiago Pereira Pedroso, Roberto José Silveira Honorato, Geraldo Ribeiro Vieira, Enio Paes de Oliveira, Fernando Silva Alves de Camargo, Carlos Ebner e Marcus Vinícius Ramalho de Oliveira.** Deixaram de comparecer os membros: **Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Ricardo Bisinotto Catanant, Cláudio Jorge Pinto Alves, Ricardo Nogueira da Silva, José Adriano Castanho Ferreira e Ricardo Bernardi.** Na oportunidade, ocorreram debates sobre os seguintes temas: passageiro indisciplinado, regulação de aviação experimental, infraestrutura aeronáutica e relato voluntário. A reunião foi suspensa às 12h03 e retomada às 14h28. Foram, ainda, aprovados os seguintes Requerimentos:

REQUERIMENTO	AUTORIA	EMENTA
4/2015	Enio Paes de Oliveira	Requer o convite do Sr. Alde- mir Bendine, Presidente da Petrobras.
5/2015	Georges de Moura Ferreira	Requer o convite do Sr. Pau- lus Figueiredo, especialista em combustível e consultor dessa área.
6/2015	Georges de Moura Ferreira	Requer o convite do Sr. Edu- ardo Braga, Ministro de Esta- do de Minas e Energia.
7/2015	Geraldo Vieira	Requer o convite de repre- sentantes da ANAC, DECEA/ MD e INFRAERO para proferi- rem palestras sobre os temas referidos.

Após aprovação, a presente Ata será publicada juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bom dia a todos.

Havendo número regimental, declaro aberta a 13ª Reunião da Comissão de Especialistas, criada para elaborar anteprojeto de reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Conforme convocação, a presente reunião se destina à realização de apresentações e debates sobre os seguintes temas: serviços aéreos, aviação experimental, infraestrutura, relato voluntário e passageiro indisciplinado. Serão feitas ainda considerações da relatoria e atualizações das tabelas de contribuição.

Informo que esta reunião será realizada em caráter interativo com a possibilidade de participação popular. Assim, as pessoas que tenham interesse em participar com comentários ou perguntas podem fazê-lo por intermédio do portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/e-cidadania, e do Alô Senado, no número 0800-612211.

Dessa forma então, quem fará a primeira apresentação? (*Pausa.*)

Pois não, Dr. Enio.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA – Bom dia, Dr. Enio, ABTAer.

Sr. Presidente, eu gostaria que me permitisse entregar um ofício. Esse ofício destina-se à convocação do Presidente da Petrobras para explicações da política pública adotada na questão do preço do combustível. Apesar de toda a revisão, de todo o trabalho no CBA, como está caminhando a questão do combustível, da formalização de preços, nós vamos continuar com problemas seriíssimos no futuro.

Então, se o senhor permitir, eu gostaria de passá-lo às suas mãos.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eu acho essa questão interessante, já que nós podemos ter um momento apropriado para isso, para essas explicações. Eu acho muito importante pegar essa bandeira, até mesmo porque a Subcomissão de Aviação Civil do Senado já tinha feito e apresentado um estudo. Aliás, a Consultoria do Senado apresentou um estudo relativo à precificação dos combustíveis e já vinha cobrando a

criação de uma política pública para o setor. A própria precificação, como a Petrobras faz, a internalização do combustível, inclusive aquele que é fabricado aqui, que é aquele que é extraído aqui, realmente incide em cifras elevadíssimas e, como se diz, hoje representa um gargalo para a aviação.

Então, se o senhor puder nos dirigir esse pedido para a Mesa analisar, o Eduardo pode recebê-lo; ele vai fazer um protocolo, e aí então nós vamos ver as providências que devem ser tomadas.

Parabéns pela iniciativa, Enio.

Senhores, quem vai fazer a primeira apresentação? Temos aqui duas pautas, uma aqui na folha e outra na tela – aparece aqui só em relação à ordem de apresentação. Tudo bem.

Ah, desculpem-me! Eu coloquei errado; eu falei que a ordem estava pelos arquivos. Os arquivos, inclusive, de todas as apresentações, senhores, estão na tela dos seus computadores.

Na primeira apresentação, nós temos a questão dos serviços aéreos.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, o senhor quer para outro dia ou para posteriormente?

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente, eu gostaria que o senhor adiasse essa apresentação. Nós nos dedicamos mais agora a acertar a parte da certificação aeronáutica, o credenciamento, que é a proposta que nós apresentamos à Comissão e em colaboração com o Dr. Marcus. Então, eu não tive tempo de preparar uma palestra razoável sobre serviços aéreos e gostaria de fazê-lo na próxima oportunidade, se vocês estiverem de acordo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O.k., inclusive o tempo está correndo, senhores, e nós combinamos na reunião passada que o dia 19 seria o limite para entrega das contribuições.

Até aventamos a possibilidade de, sendo produtivo, termos uma reunião no dia 13, e já tínhamos até mesmo feito a pré-reserva de um plenário para que pudéssemos tocar aqui alguns assuntos.

Dessa forma, Carlos, você poderia fazer a apresentação do passageiro indisciplinado? Eu acho que esse tema é muito interessante, importante, e diz muito a respeito da própria autoridade do comandante a bordo.

O senhor tem a palavra pelo tempo regimental.

O SR. CARLOS EBNER – Bom dia todos. Um dos temas que tem preocupado bastante a aviação em nível internacional são os incidentes que envolvem passageiros indisciplinados a bordo das aeronaves tanto domésticas quanto internacionais. Temos um exemplo típico aqui no Brasil, que foram os passageiros que saíram pela porta de emergência e caminharam sobre a asa de um avião da Gol. Então, ali pode haver problemas de segurança da própria aeronave.

Nesse sentido, vou apresentar algumas estatísticas de incidentes. Nós vemos que houve um grande crescimento de 2007 a 2014, e as empresas começaram a ficar bastante preocupadas com esses casos. São casos de embriaguez. Muitas vezes, o passageiro toma um remédio, mais o álcool, mais a parte de pressão, ele perde totalmente a noção. Muitas vezes os aviões são forçados a fazer um pouso de emergência para a retirada do passageiro. E o que mais preocupou a indústria foi no sentido de que ações podem ser tomadas – que convenções, que resoluções internacionais, que lei internacional cobria isso.

Pode passar mais um.

Aqui, alguns dados estatísticos para mostrar – em inglês nós chamamos de *unruly passengers* – como isso, ao longo do tempo, ficou um assunto bastante dramático para as empresas aéreas. Nós vemos lá que 38 mil casos foram reportados entre 2007 e 2014, e 16,1% dos casos requereram intervenção policial.

Fizemos uma pesquisa com nossos membros, e 53% consideraram que os casos de passageiros indisciplinados aumentaram muito nos últimos cinco anos, sendo que 40% desses casos ocasionaram a mudança de trajeto da aeronave e o pouso em um aeroporto, para que o passageiro fosse retirado de bordo da aeronave.

Pode passar.

Essas são as implicações, quer dizer, as consequências dos incidentes envolvendo os passageiros indisciplinados. Nós temos a segurança de voo. A segurança do passageiro e a segurança de voo são a prioridade nº 1 da indústria, e essas prioridades são colocadas em risco toda vez que ações provocadas por uma minoria de passageiros indisciplinados ocorre.

Os passageiros pagam por sua viagem, e as empresas querem dar ao passageiro uma grande experiência na sua viagem, no seu voo. A tripulação sempre espera trabalhar em um ambiente sadio, mas não em que haja assédio, medo, sobressaltos. Para vocês terem uma ideia, há passageiro que bebe e, desculpem, corre atrás da comissária. Então, tem que segurar, tem que prender; às vezes, tem que passar banda, *tape*, porque nem sempre o avião tem uma camisa de força. E isso é outro problema depois, porque ele perde totalmente a noção. E isso pode ser em qualquer nível: há executivos que tomam remédio, bebem e perdem também a noção.

Eu trabalhei muitos anos no Departamento de Seguros da Varig no meu início de carreira e vi centenas de casos, e até de executivos, vice-presidentes, perderem a noção, o avião ter que parar na escala para retirá-lo e, depois, ele pedir desculpa, mas ele perdeu totalmente a noção.

Então, esses incidentes podem causar, inclusive, sérios problemas operacionais: a aeronave tem que alijar combustível, tem que fazer um pouso de emergência. Muitas vezes, quando se pouso de emergência, estoura-se a regulamentação da tripulação, e aí o passageiro fica em solo por um longo período de tempo.

Há a Resolução nº 141 da Anac, que diz que a responsabilidade é sempre da empresa aérea, mesmo nos casos de *unruly passengers*, de passageiros indisciplinados. Além de alijar combustível, etc., nós temos o custo de um pouso extra, o que se calcula em torno de US\$10 mil a US\$200 mil dólares.

Pode passar.

O grande ponto é como impedir. Quer dizer, as empresas querem mais é ter ações que impeçam que o passageiro comece a ter esse tipo de atitude do que propriamente entrar com uma ação contra ele. Então, o que está sendo feito para impedir isso?

Por favor.

Isso era coberto pela Convenção de Tóquio, que foi adotada muitos anos atrás; é uma convenção antiga. Houve agora um novo protocolo, que alterou essa convenção, de 4 de abril, com três benefícios claros: a extensão da jurisdição; a melhor definição do tipo legal, quer dizer, de ocorrências – que ocorrências estão envolvidas; e o direito de a companhia aérea ser ressarcida no caso de um pouso extra, alijamento. Mas o objetivo é sempre impedir que ele prossiga – isso virou quase uma moda hoje pelo número de casos.

O primeiro ponto, da jurisdição, trouxe aqui três problemas que podem ocorrer. O primeiro deles é a aeronave que sai de um país A, por um problema a bordo retorna para o país A, é uma aeronave de bandeira desse próprio país A; se o passageiro é da nacionalidade desse próprio país A, não há muito problema.

O que mais era problemático, vocês imaginem, eu vou dar um exemplo: um avião sai de Buenos Aires com destino a Frankfurt, a aeronave é Lufthansa – os nomes aí são só simbólicos –, o passageiro é de nacionalidade americana, ele tem um chique a bordo sobre o território uruguaio e faz um pouso forçado em Porto Alegre. O que se podia fazer com ele? Nada. O avião não é brasileiro, o passageiro não tem nacionalidade brasileira, o espaço aéreo onde ocorreu o incidente não era brasileiro. Então, era difícilimo que se conseguisse fazer alguma coisa contra o passageiro.

Então, com esse aditivo ao protocolo, o resultado foi o protocolo estender a jurisdição obrigatória também para incluir o Estado do pouso do destino programado, e o Estado do operador. A convenção antiga falava no proprietário da aeronave, mas o mundo evoluiu, e hoje os proprietários são empresas de *leasing*, registradas em um paraíso fiscal. Então, não se tinha nenhuma ação contra os passageiros.

Agora, o Estado chama o país de pouso e o Estado do operador, fazendo com que se possam tomar ações contra esse passageiro, sempre com o objetivo de impedir que ele faça esses atos. Existem salvaguardas incluídas agora e discricionariedade de ação pela permanência. Então, foi criado junto à ICAO um grupo que produziu esse novo protocolo, e eu vou passar um por um.

Pode passar.

A segunda parte é a falta de definição do tipo legal. Quais são as ofensas?

A convenção se aplica aos crimes prescritos no Direito Penal e atos que possam fazer ou colocar em risco a segurança da aeronave ou a boa ordem e disciplina.

O que ocorria é que a polícia, ou as autoridades locais, na prática, tinha muita dificuldade em registrar ou processar o passageiro indisciplinado, tudo por não estarem certos de que tipos de ofensas estariam cobertos a registrar e de que maneira poderiam ser enquadrados nas leis locais. Em muitos casos, as autoridades simplesmente liberavam o passageiro para continuar viagem porque não tinham como processá-lo.

Pode passar.

Há um documento da ICAO, chamado 288, que ampliou e deixou mais claro quais são as ofensas que deverão ser consideradas. Pode ser desde o passageiro que não queira apertar o cinto, que é um item de segurança – ele diz: eu não vou apertar o cinto porque eu não quero –, até ele tentar agredir ou matar uma pessoa a bordo. São vários itens que se tentou cobrir através desse protocolo, da Resolução nº 288 da ICAO, do OAC, sempre com o objetivo de melhorar a segurança para os passageiros, para as autoridades e para as companhias aéreas.

Essa é a Circular nº 288, da ICAO. É uma resolução que foi aprovada e que abrange três aspectos do problema do passageiro. Eu, inclusive, incluí no nosso grupo uma cópia da 288, que lista as infrações específicas para inclusão na legislação nacional, jurisdição e mecanismos legais disponíveis.

Isso é um acordo entre os países e que está valendo hoje de uma maneira mais abrangente.

Um outro ponto em que se focou foi o direito de ação da companhia aérea. Todo esse procedimento de desembarcar passageiro, alijar combustível, quando for o caso, custos de pouso alternado, depois a aeronave

ter que sair, tudo isso pode variar de US\$10 mil a US\$200 mil. Então, o novo protocolo prevê que as empresas podem processar o passageiro e cobrar um ressarcimento pelos atos indisciplinados a bordo. Esse seria o direito de compensação. Mais uma vez, o grande interesse é que ele impeça, que a pessoa já saiba que vai haver consequências mais sérias e procure não cometer esses atos.

Nós estamos com campanhas. Fazemos campanhas no aeroporto para que, se houver um passageiro bebendo muito, isso seja avisado para não deixá-lo entrar a bordo. Muitas vezes o passageiro é retirado de bordo porque ele está inconveniente e pode se tornar pior.

Em suma, as empresas têm que ter um fator, e não só as empresas, os passageiros também. Tem que haver maneiras de protegê-los.

Aqui eu apresento um sumário de benefícios do protocolo. Ele expande a jurisdição do Estado de pouso previsto, Estado do operador, e isso faz com que se reduzam os casos de passageiros indisciplinados, evitem processos. É um efeito mais dissuasivo. Há a definição de crimes graves e encorajamento de o Estado agir, que é resolução, a parte da 288, o documento 288 da OAC. Reconhece também o direito de ação para as companhias aéreas recomporem os seus custos.

O que é importante é o seguinte: o Brasil assinou esse Protocolo de Montreal e ele agora está junto à Casa Civil para ser enviado ao Congresso para uma ratificação. O Brasil já é signatário desse documento, do novo protocolo, basta agora a maneira como se vai enquadrar nas leis nacionais. Por exemplo, se for um voo doméstico, nós não temos problema de jurisdição, mas a lei civil brasileira não contempla, eu até pediria aí para colocar o outro eslaide da minha apresentação...

Pode passar.

O documento que encaminhei em que fazemos uma abordagem de como vemos que deveria estar no Código.

Se focou mais o lado do comandante da aeronave, que exerce a autoridade, e a inclusão do Protocolo de Montreal e dos crimes. Vemos que o crime penal, onde temos aqui, é muito amplo. Fazemos referência aqui ao art. 263 do Código Penal, em que ele cobre, mas cobre qualquer tipo de transporte, ele não é muito específico. Então, vemos que ele deveria ser trazido, ele e também a parte do passageiro indisciplinado, para dentro do Código. Ele é muito amplo e não evitaria casos que tivemos como o da Gol, passageiro caminhando em cima da asa, que até agora não aconteceu nada com ninguém. Não houve ação nenhuma. Isso faz com que, num próximo voo, possam querer abrir a saída de emergência. Caminhar em cima de uma asa, quem conhece aviação, pode causar alguns danos, ao decolar, o flap pode não funcionar, porque a asa não é local para ficar pulando, dançando em cima.

Então, vemos que há necessidade, o número de casos está aumentando, ampliou o número de pessoas que voam a bordo de aviões, quer dizer, várias classes agora estão voando. Se olharmos as empresas aéreas, elas reportam seguidamente casos de passageiros bêbados ou passageiros que se recusam, às vezes, de desligar o telefone celular, “não quero desligar, não vou desligar”. Às vezes, vejo coisas pequenas, há o assento com conforto, que passageiros pagam por ele, eles sentam e dizem que não vão sair dali, o assento está vazio, é dele e ele vai ficar. São atitudes pequenas, mas que comprometem e incomodam. Vocês imaginem um avião, que é um lugar confinado, durante nove horas, ter um passageiro indisciplinado a bordo, causando todo tipo de ofensas. Da minha época de seguros, lembro que havia um passageiro que queria sentar no corredor, não conseguiu, botaram ele no meio, naquela fileira de cinco assentos. A cada cinco minutos, ele levantava para ir ao banheiro. O pessoal em volta falou: está incomodando, cara. “Mas vou sentar aqui”. Toda vez ele levantava. O pessoal fez uma pressão, ele urinou onde ele estava. “Ah, é? Não quer?” Tchum!

Esse é um tipo de caso. Há outros passageiros que bebem e querem fazer um assédio à comissária, correm atrás da comissária e brigam. As empresas não divulgam, mas isso ocorre a toda hora.

Esta é a maneira que trouxemos aqui para contribuir. A IATA, como organização internacional, está muito preocupada com a evolução desses casos. Só deixamos isso como contribuição.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Carlos, realmente falta uma... Às vezes, o Estado que muito concede não cobra o dever da pessoa. E realmente aqui no Brasil sentimos muito esse hiato em relação a comportamento. Eu que tenho oportunidade de estar sempre voando de avião, toda semana, duas, três, quatro vezes por semana, vejo desde pedido de casamento a bordo, onde todo mundo acha tudo lindo até realmente aqueles casos das pessoas que enfrentam. Realmente, espero que possamos avançar dentro dessa situação e que isso entre no Código, até mesmo antes da ratificação, antes da entrada da assinatura que vem para o Congresso para análise, porque isso não tem impedimento. Inclusive, é importante esclarecer que a competência é federal para crimes cometidos a bordo, mas qualquer autoridade, uma vez que requisitada, pode agir dentro

da aeronave. Se você pousa em um lugar onde não tem Polícia Federal, obviamente que pode vir a PM, pode vir a autoridade que esteja disponível e isso também tem que ficar esclarecido.

Alguém inscrito para o debate, para fazer as considerações?

Respício, de fato, então, em relação àquele... *(Ininteligível.)*

..que tivemos no Rio de Janeiro, até agora ninguém deu notícia de que foi aberto, instaurado um processo? Nada?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Bom dia a todos, bom dia, Presidente, tomo a liberdade para passar a palavra ao Geraldo ou ao Ebner, que eles, com certeza, saberão disso muito mais do que eu.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Porque houve outros casos de abertura de portas depois daquele, eles não chegaram a andar nas asas. Mas qual foi o tratamento, qual foi o desenrolar que teve aquela situação? Nenhum? A Polícia Federal não abriu inquérito, não abriu um boletim de ocorrência, sequer, algo do gênero?

O SR. CARLOS EBNER – Foi solicitado à Anac que intercedesse, mas, que eu saiba, não foi feito nada, não vi mais nada a respeito.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Tenho que fazer um elogio à Anac, porque alguns pedidos, algumas recomendações, denúncias feitas à Anac, principalmente GGAF, têm chegado ao alcance das autoridades policiais federais. Têm sido abertos inquéritos, têm sido feitas coisas a respeito de casos ou de indisciplina tanto da tripulação como também das pessoas que estavam a bordo. Espero que isso realmente possa entrar como uma contribuição importante para o Código, porque, no Brasil, não estamos acostumados que as pessoas tenham responsabilidade por seus atos a bordo, e realmente não sabem o que é uma aeronave e que tenhamos ampliação dessa cultura.

Mais alguma colocação?

Muito obrigado.

Temos aqui inscritos...Aproveitando o hiato da excepcionalidade do Requerimento nº 4, apresentado pelo Sr. Enio. Enio, o convite, a Mesa entendeu o seguinte, em relação à convocação da Petrobras, não seria uma convocação, seria um convite, porque não somos uma CPI, foi orientação que me deu o pessoal da Mesa. Como foi colocado requerimento e ele é plausível, o Requerimento nº 4, que depende de aprovação, e vou lê-lo aos senhores para que deliberem, de autoria do Sr. Enio Paes Silva, membro da Comissão de Reforma do CBA, propõe que o Sr. Aldemir Bendini, Presidente da Petrobras, seja convidado por esta Comissão para discutir os reajustes abusivos de preços de combustível para aviação.

Em votação o requerimento.

Aqueles que o aprovam permaneçam como se encontram.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Só um comentário. Acho que seria interessante também convidar algum representante do Ministério de Minas e Energia, porque acho que há uma questão de política pública por trás, acho que não é só uma questão da empresa, mas talvez também Ministério de Minas e Energia, para falar em cima de política pública setorial da parte de combustíveis.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Ronei, acho que não só é importante, como aqui na subcomissão foi chamado um auditor independente. Um auditor não, um técnico, um consultor independente da área de petróleo, de importação, e realmente ele fez um levantamento fantástico. Acho que, como se diz, uma abertura dessa é interessante, porque todos estão preocupados. A aviação, pelo menos a aviação não regular, mas a aviação que presta serviço público, como táxis aéreos, salvo engano, do ano passado para cá, os aumentos atingiram mais de 50% ou 60%, não é isso, Enio? Belém chegou a 101%? Ok.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA – Maioria em média de 60% a 70%.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Maioria de 60% a 70%.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA – Em aeronaves convencionais, inviabilizou.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O senhor pode usar o microfone, por favor?

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA – As aeronaves, por exemplo, que são motores convencionais, inviabilizou. E temos no Centro-Oeste, Norte e Nordeste, em torno de 350 aeronaves só prestando serviço de táxi aéreo. Dando apenas um exemplo, um trecho de voo que conhecemos bem, Belém-Santarém, é o mesmo custo para fazer hoje com um caravan. E quem vai optar por um seneca com um caravan? O seneca, motor convencional, e um caravan, outro tipo de aeronave, mas o custo é o mesmo. Inviabilizou o setor.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Bem, com certeza, o assunto é da mais alta relevância. Agora, gostaria de saber qual é o objetivo prático de se chamar o representante da Petrobras e, até mesmo como colocou o Ronei, do Ministério. Se for para eles virem aqui para chover no molhado, para eles

falarem a mesma coisa que eles falam em qualquer fórum que não vão alterar, vão perder tempo. Então, por favor, desculpem-me, concordo com a importância do tema, mas discordo de trazê-los para cá. Eles não vão falar nada. Vão falar que a política da Petrobras é essa, que a política do Minas e Energia é aquela e ponto, acabou, não será alterado, como até agora não foi. Então, para chegar aqui e escutar o que eles já falaram duas mil vezes, para falarem a 2001ª vez, sinto muito, mas sou contrário.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Ok. Sim, Brigadeiro.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Estou de acordo com a posição do Respício, acho que é relevante, mas não vejo como Código Brasileiro da Aeronáutica vai interferir na política de preços de combustível do País. Acho que vamos perder tempo e estaremos divagando além do mandato que temos aqui de escrever o Código Brasileiro da Aeronáutica.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Pois não, Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA – Também concordo com o Prof. Respício. Aliás, aqui no Parlamento, aqui no Congresso, constantemente convocam ministro ou presidente da Petrobras, algum representante para dar explicações sempre da abusividade dos preços de combustíveis. Mas esta não é uma matéria de direito aeronáutico típica, que vai contribuir para que possamos introduzir alguma coisa no Código.

Mas, nesse sentido, aproveitando a carona, creio que seria importante, antes de termos a versão final do Código, ouvirmos a Anac e o Decea a respeito da estruturação, formação e fixação dos preços de tarifas aeroportuárias e tarifas aeronáuticas. Isso, sim, é matéria de disciplina do Código, estamos introduzindo essa matéria e trazendo princípios gerais que vão condicionar a atividade da administração pública no gerenciamento dessas tarifas no seu aspecto amplo. Também, com certeza, já que essa matéria é típica do Código, seria interessante se essas pessoas pudessem vir aqui prestar explicações, mas fundamentadas em procedimentos e em fundamentos de valor que já condicionam o preço das atuais tarifas. A Anac tem uma regulação onde fixa tarifas aeroportuárias para o País inteiro; o Decea tem sua norma fixando as tarifas aeronáuticas. Porém, não conseguimos ainda entender que tipo de serviços, o custo dos serviços que são prestados.

Então, parece-me que seria bastante oportuno que a Comissão pudesse ouvi-los, até porque estamos propondo, como trouxe hoje, um conjunto de princípios a serem observados, ainda que o serviço seja prestado diretamente pela União federal através do Decea. Trouxemos princípios que vão vincular o agente público na fixação dos preços das tarifas. Em tarifas de controle de tráfego aéreo, existe uma inconformidade enorme dos agentes econômicos que atuam e utilizam o espaço aéreo com relação a esses preços praticados. Mesmo que não haja questionamentos de mérito com relação aos valores das tarifas, é importante que se entenda como elas se formam e como a autoridade decide aplicar esses recursos arrecadados com essas tarifas, que são bastante caras, de que forma são aplicados. Temos que ter garantias de eficiência também quando o serviço é prestado diretamente pela União.

A proposta que faço, acho que é bem oportuna, se for possível, trazer à Comissão dois especialistas, um da Anac e outro do Decea, seria bastante útil para entendermos como essas coisas se formam e se é necessário aprofundar um pouco as normas propostas.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Acho importante, Dr. Geraldo, que faça uma pequena minuta, se for o caso, antes do almoço. Antes de começar a segunda parte, o senhor poderia, com o pessoal, fazer o requerimento, que também acho interessante.

Agora, a questão dos combustíveis também penso assim, que isso também tem que ter uma política pública, tem que ter alguma coisa voltada para a aviação nesse sentido, ou seja, a Petrobras foi chamada várias vezes, já vimos como funciona o sistema de formação, mas acredito que o debate de colocar isso é importante, porque é de interesse da aviação. Quer dizer, deveríamos ter uma política pública, mas não temos, até onde sei, a não ser aquela que, todo mês, chega às empresas de aumento sobre aumento sobre aumento de combustível.

Se for possível, viável legalmente, fazer alguma disposição dentro do Código ou estudar uma política pública, acho que também seria interessante e oportuno o momento.

Sr. Carlos.

O SR. CARLOS EBNER – No que se refere a preços de combustível, isso é uma luta antiga da indústria contra a metodologia de preços que a Petrobras utiliza, ela como sendo praticamente a única empresa que fornece o combustível. Já fizemos estudos que demonstram que 80% do combustível da aviação, querosene, é refinado no Brasil, mas quando ela cobra das empresas aéreas, ela utiliza o que chama de paridade internacional. Quer dizer, ela considera o frete marítimo, ela considera o depósito, ela considera até o adicional de frete marítimo para combustíveis que são produzidos no Brasil, o que faz com que o combustível, em média, seja 20% mais caro do que a média aqui dos países próximos.

Por outro lado, temos também o ICMS, que afeta enormemente as empresas aéreas, que vai em cima do combustível e é uma média de 20%, e que torna o Brasil campeão, se não o primeiro lugar no mundo em termos de preços mais altos de combustível, o segundo. É o preço mais caro de combustível no mundo, um dos preços mais caros quando no combustível doméstico.

Entendo que trazer a Petrobras aqui, ele vai contar a história da paridade internacional, que é livre, todo mundo pode importar, mas não é bem assim. Não sei se valeria à pena, porque, como disseram, vai chover no molhado, mas deixaria a Comissão definir.

Quanto às outras tarifas que o Dr. Geraldo colocou, isso, sim. Não temos metodologia, não sabemos como ocorrem, os aumentos vêm de uma hora para outra, existe todo um processo junto à Oaci, que isso tem que ser feito consultas 90 dias antes, tem que ser transparente, não pode ser discriminatório. Tivemos um aumento de tarifas recentemente que a doméstica internacional, a doméstica em real, a internacional em dólar, as duas sofreram 72% de aumento. Não faz sentido, há uma discriminação total aí! E não há transparência quanto a isso.

Então, não tenha dúvida de que precisamos saber como esses preços são formados, qual é a eficiência, qual é o retorno do serviço. Não sabemos do retorno, se há eficiência ou não. É uma caixinha preta, que, concordo com o Dr. Geraldo, temos de abri-la. Suporte totalmente a posição dele.

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente, só para esclarecer. Na realidade, o nosso modelo institucional vigente, legal, o sistema normativo vigente, seja a partir das normas legais ou infralegais, foi concebido em cima do modelo de intervenção do Estado. Na realidade, você tem quase dois monopólios: um, exercido pelo Estado, que é a prestação de serviço de controle de tráfico aéreo, e outro, prestado pela Infraero, que é a exploração dos terminais que não foram concessionados. Não temos regra e não precisava, na época, haver regra, porque eram monopólios do Estado, declarados legalmente monopólios, com atividades exploradas diretamente pelo Estado.

Então, precisamos trazer os princípios e as regras novas sobre esse tema. O que tem perturbado, e é um depoimento pessoal que presto, no caso das empresas aéreas, é um cenário de completa insegurança jurídica, não se consegue fazer planejamentos nem mais de curto prazo.

Portanto, esse é um componente extremamente representativo nos custos das empresas mais os preços dos combustíveis mais a tributação, representa praticamente 75% do preço das empresas aéreas. O que sobra é para o resto. Isso significa dizer que o preço da tarifa aérea, o preço da passagem é muito sensível a esses aumentos, mas eles se fazem de maneira rítmica, sem nenhuma transparência, tanto no campo das tarifas da Infraero, quanto no campo das praticadas pelo Decea. E os recursos são sempre inesgotáveis. E temos outro problema em cima desse, que são os adicionais tarifárias que incidem nessas tarifas cada vez que há um aumento real de tarifa de 70% em dólar, sem considerar a depreciação do real nesse período recente, que passa dos R\$4,00. Sobre esses 72% de aumento tarifário vão incidir adicionais, que são, nas tarifas aeroportuárias, nas tarifas de comunicações aeronáuticas, o Governo resolveu retirar os adicionais para incorporar o preço do adicional no preço das tarifas há dois ou três anos, quando rediscutir esse modelo de exploração aeroportuária.

Mas, no caso das tarifas aeroportuárias, eles são substanciais, oneram o preço das tarifas em mais 38%, os recursos são destinados ao Fundo Nacional de Aviação Civil, portanto vão para o caixa do Tesouro Nacional, e adicionais que historicamente não retornam para o setor, embora sejam contribuições de intervenção do domínio econômico, não retornam, ficam todos contingenciados. Já chegamos a ter R\$10 bilhões contingenciados no Orçamento, com a Infraero com problemas para manter aeroportos deficitários. E temos que tratar desse assunto, que é a receita.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dr. Geraldo, o senhor acendeu o Tercio, obviamente, mas, como se diz, também entendo tarifa, também entendo que deveríamos ter uma política pública para os combustíveis, principalmente para quem atua na região amazônica, que acho é aonde o combustível chega mais caro. No meu ponto de vista, pessoal, é aonde deveria chegar mais barato, e realmente não é o que acontece. Vemos muito a atividade cada vez mais tolhida. Espero que o senhor faça o requerimento, para que o apresentemos aqui.

Vou passar a palavra para o Dr. Tercio. E assim que o Tercio fizer a exposição dele, teremos que votar o requerimento, porque o requerimento se trata, obviamente, porque sei que a Petrobras já tem um discurso pronto, teremos aqui também acho interessante, uma vez aprovado, que seja chamado um consultor independente. Como se diz, temos opção de ouvir sempre a mesma ladainha, ou temos opção de não ouvir nada e deixar as coisas como estão. Cada vez que temos a oportunidade de tocar no assunto e de cobrar uma política pública para o setor, mesmo que seja da própria Petrobras, para a questão da aviação, acho que é interessante e frutífero o debate.

Dr. Tercio.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Tercio Barros, da Infraero.

Gostaria de acrescentar às palavras do Dr. Geraldo, que a Infraero, pelo menos uma vez ao mês, faz uma reunião considerada com a indústria aeronáutica, principalmente com relação às empresas aéreas. Nesse fórum que se passa durante um dia aqui em Brasília, são tratados os assuntos mais importantes julgados por cada um dos participantes, inclusive com presença do Decea, da Anac, da Anvisa e de outros órgãos federais que trabalham nos nossos aeroportos.

Eu gostaria de deixar aberta, Dr. Geraldo, essa possibilidade de que esse assunto seja tratado na próxima reunião, porque levarei para nosso coordenador na área de operações, que será levado pelas empresas aéreas esse assunto com relação a esse diferencial de cobrança de preço. Acho que tem pesado muito para as empresas aéreas é exatamente o preço dos novos concessionários, em função daquilo que a Infraero. Há um diferencial muito grande e isso é sabido em toda área aeroportuária, nas ligações aeronáuticas que temos entre os órgãos.

Eu gostaria de salientar aqui que nós estaremos à disposição para tratar desse assunto na próxima reunião, agora, em outubro, junto a todos os nossos participantes.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Brigadeiro Gustavo...

Fizeram a inscrição o Brigadeiro Gustavo, o Geraldo e o Enio. E ainda temos que fazer a deliberação. Brigadeiro, por favor.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Bom dia a todos. Obrigado, Sr. Presidente.

Eu queria só esclarecer que também entendemos que é importantíssimo ter uma política pública de precificação dos serviços. Também não se pode passar sete anos sem ter aumento. As consequências que acabam ocorrendo são as do tipo que foi citado, do aumento, o qual, embora aparentemente excessivo, nós entendemos que foi um aumento necessário.

Eu lembro também que a gente não provê com exclusividade o serviço. Então, existem previsões para outros prestadores de serviço. E esses outros prestadores de serviço – normalmente torres e rádios que operam pequenos aeroportos – são deficitários. Então, uma das coisas a que se visou, ao se estabelecer o aumento da tarifa ocorrido nesse último mês, foi atender a necessidade de se remunerar o serviço que é prestado pelos pequenos aeroportos, até para viabilizar o programa de aeroportos regionais.

Também estamos prontos, e eu posso trazer um especialista na área de tarifa, aqui, para explicar como é feito, no DCE, o levantamento dos custos e tudo o mais. Agora, não tenho como explicar, novamente, política do Governo com relação à gerência do dinheiro público. Acho que aí começa a extrapolar um pouco os limites do que a gente faz. É a mesma coisa de a gente falar de preço de combustível e dizer se o Governo deve pegar dinheiro para fazer superávit primário ou não. Isso é muito difícil, e eu acho que foge do escopo do Código de Aeronáutica. Mas da minha parte, do DCE, com relação a explicar como são, se chegam aos custos e se esses custos geram preços, a gente pode trazer um especialista aqui, assim que a Comissão achar necessário.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – É interessante.

O Senador Flexa Ribeiro, na última sabatina dos Diretores da Anac, perguntou aos dois candidatos de então se eles sabiam qual era o valor contingenciado do dinheiro da Anac. Os dois, pretensos candidatos a diretores, não sabiam. E o Senador Flexa revelou que o contingenciamento chega a 85% do dinheiro arrecadado, ou daquele dinheiro que seria disponibilizado para a então Agência Nacional de Aviação Civil. Esse é um dado que não fui eu quem tirei. Isso eu ouvi, pois tive a oportunidade de ver a sabatina.

Dr. Enio, por favor.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA – Eu gostaria de ponderar um aspecto importante: o Dr. Geraldo mencionou muito bem a questão dos insumos que compõem 75% dos custos. O.k. E o combustível, dentro desses 75%, é o que está mais distanciado. Então, fico um pouco temeroso se nós o deixarmos de fora e perdermos a oportunidade de discutir esse assunto. Eu acho que deveria ser discutido um assunto que... Se hoje você tem reajuste, fora dos patamares, no combustível, você desestrutura tudo. Tanto faz táxi aéreo, aviação particular, como aviação regular. Todas elas.

E, sabendo ou não se o Presidente da Petrobras tem um discurso já pré-formatado, esta Comissão deve trazê-lo aqui e levá-lo a estratificar o que compõe esses custos. Quando o custo é estratificado, nós obtemos dados. E, com dados, nós vamos poder questionar. Ele já esteve em vários lugares – não sei onde –, mas aqui ele vai estar em frente a pessoas técnicas, pessoas experientes na aviação, pessoas que vão contestá-lo de maneira fundamentada.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O senhor já fez esse requerimento à Petrobras?

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA – Se eu já fiz para a Petrobras?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, senhor.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA – Já.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eles responderam?

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA – Fiz para a Petrobras, já estive reunido com eles, agora em agosto, e eles continuam com respostas evasivas. Aqui é o momento de tirá-lo dessas evasivas dele e levá-lo para o centro da discussão do assunto. São respostas evasivas e desencontradas. Ele mesmo fala, na resposta dele, que eles tinham uma defasagem de 30%. Então eu questionei: “Ora, se você tem 30%, por que você aumenta 70 ou 100%?” Quer dizer, eles precisam se ajustar. Eles estão fazendo discursos evasivos, com informações desencontradas, mas não estão sendo questionados tecnicamente, com posições dessa composição estratificada, para a gente poder questionar os pontos-chave a ele.

Esse é o meu entendimento.

É por isso que eu fiz esse requerimento. Eu acho que a aviação, que tem os seus custos – 35%, 40% com insumo e combustível –, não poderia ficar de fora. E vamos dando um passo a mais na insistência, porque ela pode vencer barreiras ou, pelo menos, pressioná-los a repensar o que é que eles devem fazer.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O.k.

Bom, Dr. Geraldo, Tercio, Doriello, daí encerramos. Por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA – Só para esclarecer: quando o Governo adotou o modelo de concessões, como está sendo feito, não houve aumento de tarifas aeroportuárias. Simplesmente, no leilão, no edital de concorrência pública, eles fixaram os preços das tarifas. O que eles liberaram foram os preços específicos. Então, as tarifas estão ajustadas por categoria do aeroporto, com base nacional, e, portanto, não há que se discutir, digamos, desequilíbrio em relação aos outros aeroportos. O que nós precisamos entender é como esses preços são formados em ambos os segmentos, da tarifa aeroportuária e da tarifa aeronáutica.

Nós sabemos aqui que o custo disso para a sociedade é altíssimo, porque isso vem impregnado de adicionais tarifários que acabam sendo capturados pelo Tesouro Nacional. Nós temos ciência absoluta de que o comando da Aeronáutica usa de forma parcimoniosa esses recursos, de que está sempre necessitando de recursos, justificadamente, e de que o caso da Infraero é um caso mais grave, porque a Infraero é obrigada a operar opostos deficitários. Nós precisamos saber – já que pagamos caro por isso, já que o usuário paga caro por isso, tanto no caso de aeroporto quanto no da utilização de espaço aéreo – se não existe aí alguma “dessincronização” entre o que se arrecada e o que se retorna para o setor, até para discutir a questão desses adicionais. Quer dizer, esses adicionais não podem ser cobrados. São CIDEs. Nós temos um problema aí, porque o Governo arrecada CIDE não devolve para o setor. Então, submete o comando da Aeronáutica a uma mesada muito curta. Da mesma forma a Infraero.

Assim como a questão dos combustíveis, tudo isso faz parte da política de aviação civil. Agora, no caso das tarifas, nós temos por dever – esta Comissão – fixar determinadas regras e parâmetros, porque nós queremos proteger os prestadores de serviços. A nossa intenção aqui é deixar a regra clara, para que o comando da Aeronáutica consiga trabalhar com eficiência. Da mesma forma a Infraero.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Tercio, depois Doriello. Aí vamos à deliberação.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Eu fico feliz pela lembrança do Brigadeiro Gustavo, a respeito do congelamento que aconteceu há cerca de oito anos, com as tarifas de navegação aérea, porque as tarifas eram portuárias – de pouso, decolagem, permanência etc. – e refletem dentro da Infraero. Elas ficaram congeladas mais de dez anos. E, com mais de dez anos, não há como se manter uma condição operacional, para realização de infraestrutura, sem que você tenha o resultado adequado.

O grande diferencial que existe hoje, realmente, está nos preços específicos dentro das áreas comerciais, nos quais há uma disparidade muito grande, não só pela categoria do aeroporto, mas em função daquilo que foi estabelecido pelos novos operadores de aeroportos, que se diferencia muito daquilo que é feito pela Infraero.

Então, eu concordo com o Brigadeiro e fico feliz que ele tenha colocado à disposição a vinda de um técnico que dê uma explanação de como é feita a formatação de preços que ficaram, durante um longo tempo, defasados. Houve e há a necessidade de reajustamentos periódicos para a infraestrutura, compra de equipamentos, manutenção, treinamento de pessoal e uma série de coisas que se exigem demais dentro da navegação aérea e dentro da infraestrutura aeroportuária dos nossos aeroportos, até então subsidiados através de um subsídio cruzado, e isso acabou. Então a realidade, hoje, sem subsídio cruzado, é realmente aeroporto deficitário, e nós precisamos saber de onde vamos tirar esse dinheiro, para manter um aeroporto em perfeitas condições de funcionamento.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Doriello, por favor.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Só retomando aqui o comentário do Enio, de que a Petrobras tende a tentar escapar, isto é, não dá explicação no cerne: eu proponho que já no requerimento seja pedido que eles apresentem a memória de cálculo.

Quanto à fórmula, qualquer um apresenta. Nós não queremos a fórmula. Nós queremos a memória de cálculo, como é composto o preço final do combustível, porque aí ou apresenta, ou não apresenta. Mas evita tergiversar.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Vamos colocar então em votação.

REQUERIMENTO Nº 4, de 2015

Propõe o convite ao Sr. Aldemir Bendine, Presidente da Petrobras, para discutir os reajustes abusivos do preço de combustível para aviação.

Autoria: Sr. Enio Paes de Oliveira

Em votação o requerimento.

Aqueles que o aprovam permaneçam como se encontram. (Pausa.)

Aprovado.

Sr. Enio, vamos apenas especificar o pedido, em relação a tal situação, e também as demais pessoas que possam contribuir. O.k.?

Dr. Geraldo, por favor, faça o seu requerimento e o apresente logo após o almoço, até para nós também deliberarmos. O.k.?

O SR. GERALDO VIEIRA – O.k.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sr. Enio, vamos realmente enquadrar isso dentro de uma situação de uma política pública, algo que nós possamos, assim, realmente aproveitar para os nossos trabalhos. O.k.? Para isso eu tenho certeza que o senhor tem competência de sobra.

Senhores, dando continuidade...

Pois não, Seu Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Presidente, eu acredito que tem que ser feito um convite muito, muito específico aos executivos que venham aqui, tanto da Petrobras como – seguindo a sugestão do Ronei – do Ministério de Minas e Energia, porque volto a falar: se for para escutar o que já foi falado dez mil vezes, não dá. Não dá. Certo? Se for partir para política pública, então qual é a ingerência desta Comissão sobre política pública, no caso específico de combustível? Não estamos falando de aviação, mas de combustível. O combustível, na bomba de gasolina, para abastecer os nossos carros, é altíssimo. É um absurdo. Então, na bomba do aeroporto, para abastecer as aeronaves, também é absurdo. Quer dizer, o que é que nós estamos mexendo aqui? Nós estamos mexendo na política de combustíveis do Brasil? Eu estou querendo saber qual é o nosso alcance aqui, porque fica difícil a gente ficar esperando. Com certeza não vai ser meia hora. Vide as apresentações que foram feitas aqui do Cade e da CVM. A gente passa a manhã inteira aqui – certo? –, para nada. O senhor me desculpe, mas nós vamos perder tempo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Respício, eu entendo a preocupação do senhor. O senhor está correto. Salvo as apresentações do Cade – que já foram aproveitadas inclusive em outras sessões do Senado, não especificamente com o nosso objetivo –, realmente atrasam os trabalhos. Mas, para outros trabalhos aqui do Senado, as apresentações foram tomadas.

Em relação aos combustíveis...

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Não, eu estou falando...

Desculpe, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, senhor.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Eu falei que o Cade e a CVM tiveram debates longos, que foram extremamente positivos, inclusive para fundamentar pensamentos com relação à Capital. Ou seja, tema desta Comissão. Agora, política de combustível não é tema desta Comissão. É com isso que eu estou me batendo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Vamos imaginar a seguinte situação: esta Comissão, a CERCBA, pode deliberar a respeito de políticas tarifárias, inclusive propondo isenções para alguns tipos de categorias. Se os juristas que tiverem o interesse puderem planejar algo desse jeito, para a questão dos combustíveis também, e trazer para dentro do Código, cobrando para que seja feito algo nesse sentido, e isso for legal, eu acho que o debate pode valer a pena. Não sendo possível, ou sendo realmente ilegal, obviamente os interessados vão ter que se dirigir, seja à consultoria do Senado, seja à sua consultoria jurídica, para obter o melhor proveito disso. Agora, é um requerimento que foi feito por um membro, que foi aprovado, e no qual todos têm interesse.

Agora, Respício, para nós dinamizarmos a discussão, o que é que nós conversamos na reunião passada? Vamos colocar isso ao final da reunião, uma vez que tenhamos concluído os trabalhos, quando vai ser dado o prazo regimental – ao final dos trabalhos. Quanto àqueles que puderem, obviamente, que têm interesse, ou disposição de comparecer, que possam permanecer. Será dado o prazo de 15 minutos, sem extensão, para que seja feita a apresentação, e vamos estabelecer também o prazo de 15 minutos para os debates. Isso, uma vez que estejam encerrados os trabalhos, ou então às 16 horas, quer dizer, quando realmente pudermos exaurir e dinamizar, aqui, o que nós viemos fazer. O.k.?

Senhores, estamos nos aproximando da hora do almoço e nós temos ainda duas apresentações hoje. Temos a apresentação do engenheiro Celso e a apresentação do Marcus, sendo que o Geraldo declinou de fazer sua apresentação hoje.

Marcus, quanto tempo para fazer a sua apresentação, por favor?

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Acredito que em 15 minutos eu termino a apresentação.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Engenheiro, quanto tempo para fazer a sua apresentação? *(Fora do microfone.)*

Vinte minutos? Fora os debates... Sim. *(Fora do microfone.)*

É o debate “vim e vi”, porque nós podemos já suspender, ir para o almoço e retornar dentro do horário programado. Acho que é melhor. E dentro disso, então...

Geraldo, o senhor quer fazer alguma consideração agora, rapidamente?

O SR. GERALDO VIEIRA – Não, obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Mais alguém? *(Pausa.)*

Senhores, então às 14 horas vamos retornar aqui, para continuar os trabalhos. A sequência: será feito o requerimento do Geraldo, será feita a apresentação do Marcus e do Celso, e a relatora vai falar sobre o desenvolvimento dos trabalhos e as contribuições que foram dadas até então. O.k.? Então, às 14 horas nos encontramos aqui, senhores.

Obrigado.

Estão suspensos os trabalhos.

(Iniciada às 11 horas e 03 minutos e suspensa às 12 horas e 03 minutos, a reunião é reaberta às 14 horas e 28 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, boa tarde. Bem-vindos.

Senhores, apenas colocando em aprovação:

REQUERIMENTO Nº 5

Requer o convite do Sr. Paulus Figueiredo, especialista em combustível e consultor dessa área, para realizar apresentação na Comissão.[texto]

Autoria: Georges de Moura Ferreira

REQUERIMENTO Nº 6

Requer o convite do Sr. Eduardo Braga, Ministro de Estado de Minas e Energia, para participar de debate na Comissão sobre os preços dos combustíveis para aviação.

Autoria: Georges de Moura Ferreira

Há requerimento também para o Presidente da Petrobras ou para quem possa vir.

Aqueles que concordam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Salvo exceção do Respício, que discorda, os demais aprovam. O Brigadeiro Gustavo também foi dissonante.

Dando continuidade, passamos a palavra ao engenheiro Celso, que falará sobre aviação experimental, drones ainda? *(Pausa.)*

Não. Aviação experimental, em si, como um todo.

Por favor, tem a palavra.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Vou iniciar, então, a apresentação

Boa tarde a todos.

Hoje, falarei sobre a regulação de aviação experimental.

Mais uma vez, como foi pedido, fiz uma análise do que é feito no mundo todo para explicar como é feito lá fora e o que é feito aqui. É um tema absurdamente mais simples do que drone, porque essa regulação da aviação experimental é uma coisa que está mais ou menos consolidada no mundo inteiro.

O índice está aí. Vamos falar qual é o conceito de aeronave experimental, os tipos das aeronaves experimentais no Brasil, a legislação internacional para experimentais, sugestões para a legislação e uma conclusão.

O conceito de aeronave experimental é muito fácil: é todo veículo aéreo que não é certificado. Pode ser que ele esteja em processo de certificação ou não.

Só para vocês terem uma ideia – porque o conceito de aeronave experimental encampa muita coisa –, coloquei aí alguns exemplos. O primeiro exemplo é um Van's RV-10, aeronave montada a partir de *kits*. Apesar de ser uma aeronave simples, vejam que o pessoal coloca toda a sorte de equipamentos eletrônicos.

Isso daí é um CTLS, produzido na Alemanha, uma aeronave que está registrada na categoria LSA (Light Sport Aircraft).

O Embraer KC-390 não está dando para enxergar muito bem na foto, mas, no cone de cauda da aeronave, a primeira letra depois da marca de matrícula nacional, zulu, indica que é uma aeronave experimental.

Existem também os *homebuilts*. É um Cri-cri, projeto do Michel Colomban, francês. Vejam que o tema é vasto, mas, por sorte, como disse, já é uma coisa que está mais ou menos acertada entre todos os países, como se deve tratar cada uma das categorias.

O Anequim é um projeto que foi desenvolvido pela Universidade Federal de Minas Gerais. Olhem lá que a primeira letra depois do PR é o zulu, indicando que é uma aeronave experimental. Feita, bateu cinco recordes internacionais da Federação Aeronáutica Internacional, da FAI, do Paulo Iscold.

Quais são os tipos de aeronaves experimentais aqui no Brasil? Isso está definido lá no RBAC 21. Você pode ter uma aeronave experimental para pesquisa e desenvolvimento; para demonstração de cumprimento de requisito – por exemplo, aquela aeronave KC-390, da Embraer, foi montada de acordo com o projeto do KC-390, que foi proposto, e estão tentando mostrar cumprimento de requisitos. Tudo bem que lá, *a priori*, não é uma certificação civil, é uma certificação militar, mas também estão demonstrando cumprimento de requisitos.

Pode-se ter uma aeronave experimental para treinamento de tripulação; pode-se ter uma aeronave experimental para exibição. Por exemplo, um B17, Staggerwing Beechcraft, 1938, que se quer colocar como uma aeronave de exibição, para participar de feiras ou, eventualmente, de alguma propaganda. Assim, ele entra na categoria exibição.

Competição aérea. Existem, aqui no Brasil, as aeronaves da Extra Flugzeugbau, que fabrica aeronaves de alto desempenho para competição aérea e que são registradas como aeronaves experimentais.

Pode-se desenvolver uma aeronave experimental para fazer pesquisa de mercado, para sondar, para ver se as pessoas se interessam por aquele produto. Existe aí o número sete, que é a aeronave construída por amador; portanto, é o cara que tem o sonho de construir a própria aeronave, e faz isso no fundo do quintal da casa dele.

Categoria primária, a partir de conjuntos. Essa, para ser bem sincero, de todas as nove categorias, é a única que nunca vi; existe a previsão, mas nunca vi.

E a aeronave leve esportiva. Aqui, no Brasil, ganhou o nome de ALE; nos Estados Unidos, LSA (Light Sport Aircraft).

Esses são os nove tipos previstos aqui no Brasil.

Mais uma vez, para fazer esta análise que me foi pedida, analisei a legislação americana, a europeia, a da África do Sul, a da Austrália e a da República Tcheca. Se vocês compararem esse daí com a minha apresentação de drone, basicamente o que fiz foi uma troca, lá em drones, na letra “e” – quer dizer, eu me propus a analisar, mas não consegui, a legislação japonesa. Mas, na letra “e”, da República Tcheca, já tive contato com aeronaves experimentais fabricadas lá e conheço um pouquinho da legislação. FAA (Federal Aviation Administration) e EASA (European Aviation Safety Agency) foram escolhidas pela pujança econômica, e os demais, por terem certas áreas bastante desenvolvidas; por exemplo, República Tcheca, com diversas aeronaves leves.

Como falei, todas aquelas classes já estão praticamente consolidadas no mundo inteiro. Seria bom analisarmos isso no Brasil, porque precisamos ter, na minha opinião, um olho também no mercado: o que o mercado quer, do que as pessoas precisam? Acredito que, em primeiro lugar, segurança – não podemos deixar escapar segurança de forma alguma. E o que vi é que todos esses países foram soberanos na hora de definir como iam tratar essas aeronaves leves, no caso, nosso LSA.

O LSA é uma norma consensual proposta pela STM, uma sociedade americana; a União Europeia adotou outro padrão. Só para terem uma ideia, enquanto, nos Estados Unidos, o peso máximo de decolagem é 600kg, há uma limitação de velocidade de 120 nós, o trem de pouso tem de ser fixo, a hélice tem de ser de passo constante, no máximo dois lugares. A União Europeia já reduziu um pouco o peso, com aeronaves de até 450kg de peso máximo de decolagem, pode ter trem retrátil, pode ter hélice de passo variável, não existe um limite de

velocidade. A África do Sul copiou a legislação americana, mas deu um *upgrade* em peso e aceitou aeronaves de 750kg para baixo; a Austrália aceitou o LSA americano, *ipsis litteris*, e a República Tcheca, além da norma da União Europeia, também tem um norma nacional para aeronaves cativas, que voam só ali dentro do país, que não vendem para fora.

Portanto, o que pensei é que, quando foi proposta a criação do LSA aqui no Brasil, o País tinha, na época, 42 indústrias que fabricavam essas aeronaves – e hoje, se não me engano, contamos com cinco. E acho que tínhamos de entender por que essas empresas prosperaram. É óbvio que, se fazemos hoje uma análise do número de aeronaves do Brasil, número da frota, aproximadamente um terço de todas as aeronaves do Brasil são experimentais.

Como já é uma coisa basicamente consolidada, a única sugestão é que se fosse proposta uma regulação nacional para aeronaves de até 750kg. Por quê? Porque, antes de entrar o LSA aqui no Brasil, quando tínhamos as 42 empresas, essas empresas montavam *kits* importados ou aeronaves que foram desenvolvidas aqui no País mesmo, que se enquadravam no antigo RBHA 103, que era dos ultraleves, e esse era o peso máximo. Portanto, muita gente, quando teve de readequar a aeronave de 750kg para 600kg, saiu do mercado.

Uma das coisas que se falava também era que essa migração do ultraleve para o LSA foi feita porque o número de acidentes estava alto. Porém, na minha experiência nesse mercado, vi relativamente poucos acidentes em que a culpa era exclusivamente da aeronave. Acho que uma das coisas que também se tem de fazer é o seguinte: para aeronaves de asa fixa, há necessidade de piloto privado de avião pelo menos, para homogeneizarmos a formação, para trazermos uma formação mais sólida para quem vai conduzir essas aeronaves.

Outra sugestão é que, para autogiros, durante um tempo, se ventilou a ideia de que, para se pilotar um autogiro, fosse necessária uma carteira de piloto de helicóptero, e quem conhece autogiro sabe que não tem muita coisa a ver. A sugestão é que se ouça a Associação Brasileira de Giroaviação para saber como se vai montar essa carteira de piloto esportivo ou outra carteira específica para o pessoal de autogiro.

Outra coisa que dificulta muito uma investigação de acidente nessas aeronaves é que, geralmente, não se tem um projeto depositado em algum lugar a que se possa ter acesso. Assim, dentro dessa legislação, seria necessário exigir-se um depósito de projeto e memorial de cálculo para aeronaves ALE (Aeronave Leve Esportiva), ou LSA, porque hoje essas aeronaves contam com uma isenção, até dezembro de 2016, para cumprir as exigências. Tudo bem que se tenha até dezembro de 2016 para cumprir isso, mas, se essa aeronave foi produzida, de alguma forma, são necessários os desenhos, os cálculos preliminares. Então, que, pelo menos isso seja depositado *a priori* na Anac.

E o último elemento: que se passe a ter a obrigatoriedade de investigação desses acidentes. Hoje, peguei uma estatística do Cenipa que diz que, nos últimos dez anos, apareceram dois acidentes de experimentais. Na verdade, imagino que dois devem ter sido comunicados pelo pessoal, porque, talvez, a maioria dos acidentes do pessoal de experimental não tenham sido comunicados ou, não sei por que, não foram investigados.

Acho que devem ser implementados, na medida do possível, esses cinco tópicos para essa aviação abaixo de 750kg.

E, por último, um olho no futuro, peguei isso num *site* governamental da República Tcheca, que é um país que tem o tamanho do Estado do Paraná e tem quatro vezes o número de indústrias aeronáuticas, aeroespaciais, do Brasil. Eles têm 32 mil aeronaves, 37 mil motores entregues, 11 mil aeronaves equipadas com sistemas hidráulicos ou outro sistema de combustível. É um país que tem uma aviação muito desenvolvida. E essas políticas, se forem implementadas já em código, vão permitir que se comecem a estabelecer pequenas indústrias aeronáuticas aqui.

Por exemplo, eu, que morei em São José dos Campos, entendo quanto uma Embraer desenvolve a região. Se nós tivéssemos diversos polos com diversas indústrias pequenas, isso seria um ganho muito grande para o País, e eu acho que se fomentar somente o desenvolvimento de aeronaves de grande porte é uma coisa um pouco complicada, porque grandes somas de dinheiro estão envolvidas, e o mercado nem sempre está disposto a absorver somente aeronaves que custam de US\$4 milhões para cima.

Então, essa é a minha sugestão para o Código com relação a aeronaves experimentais.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Celso, como é que fica em relação...

Há algum inscrito mais? Desculpe. (*Pausa.*)

Marcos, Tércio, Catanant.

Professora, minha memória é falha. Emprésteme, por favor, a caneta, para que eu possa fazer a anotação. Ou seja, Marcos, Tércio, Honorato. Obrigado. Brigadeiro Fernando, Coronel – pelo menos, eu o elevei, não é?

Bom, Celso, eu faria uma pergunta em relação às aeronaves históricas. Como está a situação das aeronaves históricas no Brasil? Os WarBirds? Como está a situação para que, de repente, essas aeronaves possam ser restauradas, possam operar no Brasil e fazer esses shows aéreos? Como está isso hoje?

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Olha, Georges, eu trabalhei com algumas aeronaves do Museu da TAM – você se lembra do João Amaro. Também tinha um pessoal que estava trazendo um Zlin, da República Tcheca, e, na época, o processo era muito moroso, havia requisitos um pouco apertados a meu ver. Obviamente, estou tomando como base o FAA. Quem já foi a uma Sun’n Fun Lakeland já viu que há uma ala dedicada somente a esse tipo de aeronave, e, querendo ou não, essas aeronaves históricas também ajudam a fomentar a aviação, porque as pessoas veem, acham bonito, gostam, querem conhecer, algo muito raro de ser ver aqui no Brasil. Eu também fiz a certificação das aeronaves históricas do falecido Fernando Arruda Botelho lá do Broa. Fui eu que fiz aquelas aqueles processos também para ele e me lembro de que era um processo extremamente moroso.

Agora, como faz uns três anos que eu não trabalho mais com essa parte de aeronaves históricas, não sei como está. Sei que há três anos era um processo bastante lento.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O.k.

Marcus, por favor.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Celso, antes de mais nada, parabéns pela apresentação. Muito boa! Acho que fomenta o debate, é um assunto importante.

Na minha opinião, o CBA, hoje, está muito centrado, se não totalmente, mas majoritariamente centrado na aeronáutica experimental destinada à construção amadora. Eu acho que é uma coisa que a gente tem que endereçar, sim, a esta Comissão.

Mas eu tenho uma dúvida em relação a sua proposta, que não está muito clara para mim. A maior parte do que você está propondo aqui em relação à modificação, hoje, é tratada em legislação infralegal, especificamente na RBAC 21. A minha pergunta é se você não acha que vai ficar detalhado demais para um código, para uma legislação como o CBA, trazer detalhes tão específicos, que hoje são tratados tanto na legislação externa, por exemplo, na FAA, quanto na legislação brasileira, sendo tratado, hoje, nessa legislação infralegal. Isso até mesmo porque ela é mais dinâmica, e muitas vezes precisam ser endereçadas com maior dinamismo essas nossas necessidades, principalmente para um campo como a aviação experimental. Isso não vai ser uma barreira no futuro, justamente por tentarmos colocar ou endereçar uma coisa que é muito específica dentro do Código? Na minha opinião, alguns aspectos, embora importantes, que devem ser endereçados, não são assunto para o Código Brasileiro de Aeronáutica.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – É, Marcus, o que eu acho é que somente deve ser previsto em código que a agência pode ou deve desenvolver alguma certificação para essas aeronaves, porque o que a gente fez foi pegar, mais uma vez – é a minha crítica –, uma solução pronta americana sem olhar o que as nossas indústrias já possuíam aqui.

Então, a minha sugestão é que se converse com essas empresas, porque, se existiam 42 e, hoje, sobram cinco ou seis, acho que isso deve ser pensado. Será que foi a melhor solução? Eu acho que isso deve ser pensado e revisto, se for o caso.

Não estou dizendo para se acabar com o LSA. Acho que o LSA foi uma excelente sacada porque abriu um mercado mundial para as aeronaves produzidas aqui nesse modelo, mas não vejo problema algum que isso seja tratado de forma infralegal. Eu gostaria é que houvesse somente um cuidado de 750kg para baixo, porque esse era o limite dos ultraleves.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Parabéns, Celso, pela apresentação. Esse é um assunto muito interessante, mas há um ponto que me chamou muito a atenção, quando você mencionou – e acabou de repetir agora – que nós já tivemos aqui no Brasil cerca de quarenta e poucas empresas, e hoje estamos restritos a cinco ou seis.

Gostaria, primeiro, de saber se você tem ideia de onde se situava a maior parte dessas 42 empresas e onde estão essas seis hoje? E se você tem condições de fazer uma análise do porquê saímos de 42 – não temos investimento, não temos incentivo – e chegamos a essas seis.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Bom, essas 42, havia obviamente uma grande concentração no eixo Rio-São Paulo – existiam várias –, mas também havia muitas no Nordeste – umas cinco ou seis –, e em Minas Gerais. As que sobreviveram hoje, de que eu tenha conhecimento, são a Edra, a Flyer, a Paradise, a Inpaer; há uma de Belo Horizonte, cujo nome eu esqueci, a Aerobravo, e, no Rio de Janeiro, a Alfa Bravo. São as seis de que eu me lembro.

Agora, por que elas fecharam? Isso eu acompanhei. Como isso foi feito à época do DAC? O cara tinha a prerrogativa de poder montar sua aeronave, em casa: construção amadora, *homebuilt*, feita por amador. Então, o sujeito comprava um *kit* e começou a ver que o Zezinho, amigo dele, era um cara que montava bem esses *kits*. E, em vez de ele montar, ele começou a pedir para o Zezinho, que montava. E o Zezinho começou a pegar nome, fama, montou muitos e logo estava montando para vários. Concordo que o meio era errado. Ele se fazia passar por mim para montar aeronaves. E essas empresas cresceram. Porém, quando a regulação chegou,

muita gente não teve capacidade para cumprir a regulação. Então, o fechamento da maioria dessas empresas se deu porque elas não foram capazes de cumprir a regulação que foi imposta a elas.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Brigadeiro.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Parabéns pela apresentação, Celso. Acho que foi bem abrangente. Eu concordo com o Marcus de que talvez para código não seja o nível adequado.

Toda preocupação que você colocou, em termos de segurança, acho que isso deve ser o *driver* principal.

Boa parte da dificuldade que se tem para... Quando se fala em segurança, normalmente, envolvem-se alguns controles de segurança, e esses controles implementados em regulação podem ser pesados para algumas indústrias e podem dificultar. Inclusive, o iBR2020 é um programa que visa a que as empresas que se inscreveram nele tenham, até 2020, a capacidade de engenharia e capacidade de conhecimento de investimento para poderem se lançar como empresas mesmo.

Uma coisa que queria colocar e que acho que é importante saber é que essa questão é mundial: nos Estados Unidos, está acontecendo a mesma coisa e, na Europa, também, porque é claro para todo mundo que o processo... Na verdade, até 600kg, há a opção de LSA, mas o processo de certificação corrente pelo RBAC 23 pode ser aplicável a qualquer PMD. Aqui no Brasil, para acima de 600kg, a regra seria seguir a categoria primária, que, como você falou, não foi exercitada e é uma boa possibilidade. Nós a incluímos, inclusive, como uma possibilidade para as empresas que entraram no iBR2020, limitado a 1250kg, se não me falha a memória, mas a regra geral seria, então, seguir o regulamento RBAC 23, que é uma regra um pouco antiga. Ela já tem, da sua versão inicial, algumas décadas.

Lá nos Estados Unidos, é interessante, porque há uma proposta de regra que, na verdade, criou um grupo internacional para discussão, e várias autoridades – o Brasil faz parte e a Europa também... Inclusive, havia uma meta de diminuir o custo de certificação, simplificar a regra pela metade e tornar o processo mais célere, diminuindo o tempo também pela metade. A partir desse grupo, muito em breve, deve haver proposta de regra nos Estados Unidos. A gente deve fazer no mesmo sentido também. A EASA está acompanhando. Seria a aposta para as aeronaves que estão com o PMD acima dessas opções que você colocou para elas se certificarem mesmo.

A grande questão aí é o que é a certificação. É feito um ajuste do processo de certificação frente à complexidade da aeronave, e as aeronaves de construção amadora têm rigor menor, ao passo que, por outro lado, têm limitações operacionais pesadas que as diferenciam das aeronaves certificadas pelo Regulamento 23. Então, a ideia é trazer uma lógica parecida com a lógica aplicada ao LSA, em que se pode lançar mão de regras consensuais, que pode ser a ASTM ou outra regra que seja criada para isso.

Então, há um desenvolvimento em nível internacional para se estudar o que pode ser feito. No mundo todo, está acontecendo isso. Na última década, houve disponibilidade de tecnologia, barateamento de componentes, de peças, que propiciam isso. A primeira aeronave que você mostrou é um exemplo disso, a ARV 10, que é uma aeronave bastante complexa se comparada com as aeronaves que, na época – acho que na década de 80 –, o DAC tinha como universo para regular quando se considerou enquadrá-las como construção amadora. Há uma diferença técnica entre elas bastante grande.

Eu vejo que o rumo para essa aviação daqui alguns anos será a certificação, mas, para isso, tem que haver um ajuste do rigor técnico e um desenvolvimento de engenharia das empresas. Acho que isso tudo está... Não acho que seria o caso de colocarmos alguma coisa no código em relação especificamente a isso. Acho que é importante, como o Marcus falou, diferenciarmos uma aeronave experimental, que é uma qualificação. Pode ser uma aeronave que está sendo operada no transporte aéreo. Agora, foi feita uma modificação, como você falou, e precisa ser demonstrada. Ela vai ter por um momento, por um voo, um CAV (Certificado de Autorização de Voo). A construção amadora foi usada para abarcar uma atividade que não tinha saída regulatória e nem um nível de complexidade que justificasse criar uma nova categoria. Com a evolução disso, em termos de regulação técnica da agência reguladora e também pode envolver o DCEA na hora de determinar o espaço aéreo, a gente tem esse ajuste, não necessariamente no código, mas é uma questão bastante importante.

Obrigado.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Só recapitulando aqui, é o que eu falei para o Marcus: eu também acho que isso não é assunto de código, porém, como esse assunto foi levantado dentro do grupo em que eu estava, eu me comprometi a apresentá-lo.

Agora, sobre o que o Marcus falou, que praticamente tudo no Código de Aviação Experimental, hoje, é endereçado para a construção amadora, eu mostrei aqui que não; que, inclusive previsto no RBAC 21, são nove categorias.

Mas entendo interessante, talvez, direcionarmos... Mais uma vez eu falo que tínhamos quarenta e tantas empresas, e hoje nós temos seis. Será que tomamos o caminho correto? Será que não era mais simples

termos...? Já existia na época o CAFC (Certificado de Autorização de Fabricação de Conjuntos). Talvez dar uma atualizada naquilo. Havia diversas propostas. Eu fico pensando só, realmente, com relação ao desenvolvimento da indústria.

E, com relação ao iBR2020, eu também concordo que é uma opção excelente para quem quer fazer alguém certificar segundo o FAR-23, porém é aquilo que já discutimos aqui. Com uma taxa de 1,3 milhão, eu fico pensando quantos anos o cara vai ter de trabalhar para pagar só a taxa. Quantas aeronaves ele vai ter que vender para pagar a taxa? Nos Estados Unidos, a realidade é completamente diferente da nossa. Se você quiser comprar uma aeronave monomotora lá, há uma gama tão grande de aeronaves! Por exemplo, há aeronaves igual ao Maule, que é um trator voador. Ele é certificado na Part 23, mas sua estrutura é tubular, revestida com lona e com tela, só que pousa muito curto, decola muito curto; é muito barulhenta, sendo necessário usar fone. No entanto, pousa em qualquer lugar, é um trator, uma aeronave muito resistente. Mas se você fala: “Não, eu não quero isso aqui. Não quero um jipe. Quero uma aeronave que tenha *performance*”, então, você tem o Mooney. Mas, se você quiser mais *performance* ainda, há o Cessna. Se você quer voar tranquilinho, porque não aprendeu a voar muito cedo e tem medo, há o Cirrus, que tem um paraquedas...

Então, são tantas possibilidades, e aqui a gente não tem isso. Por quê? Porque eu acho que lá eles pensaram na indústria deles, tanto que eu acho que não foi à toa essa proposta da LSA, porque o problema que a gente tinha aqui da construção amadora eles também tinham, mas a solução deles foi abarcar as indústrias.

Hoje, eu ainda cito aqui dois casos. Por exemplo, um Lancair, que é uma aeronave experimental, montada dentro de uma fábrica, em série, recebe certificado experimental. Eu não posso montá-lo numa fábrica aqui no Brasil, mas posso comprá-lo nos Estados Unidos, ele vem com certificado, e eu o nacionalizo; ou seja, eu deixei de passar o dinheiro para uma empresa nacional e passei para fora.

Há um outro exemplo de uma aeronave, cujo nome me fugiu agora, em que eles colocaram uma PT6 – piloto, copiloto, mais quatro, se não me engano, trem retrátil. Anda rápido para caramba, e eles estão montando lá. E o que eles fizeram? Eles obrigaram a indústria a falar assim: “Tudo bem, o cara não vai montar, porque é feito em material compósito, o controle de qualidade disso é complicado, mas você vai ter que dar um treinamento para o cara, que vai ter que vir aqui e acompanhar um pouco. De alguma forma, você vai ter que colocá-lo dentro dessa construção”. E essa aeronave está sendo vendida. Eles não estão deixando de faturar, nem de voar, e voam, até onde eu sei, com segurança.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Coronel, permita-me.

Com relação ao número de empresas, quando você citou, há algumas outras, e posso, depois, trazer um número mais preciso porque você falou de algumas que se focaram no mercado LSA. Algumas empresas se especializaram no mercado LSA, e outras continuaram na montagem de *kits* e estão inscritas no iBR2020.

Há questão de aeronaves importadas vindo para o Brasil, porque alguns *kits* que estão sendo feitos agora têm uma capacidade além do que o que se tinha discutido anteriormente. São questões importantes, e há um tema na agenda regulatória da Anac para o ano que vem que vai tratar da importação. A gente já identificou essa questão. A nave de quatro lugares demonstra a complexidade que essas aeronaves estão tomando, demandando ações regulatórias mais inovadoras.

Há um movimento internacional. Lá, nos Estados Unidos, isso também está acontecendo. A nossa regulamentação está igual à dos Estados Unidos: a nossa definição de aeronaves esportivas é a mesma, a opção da categoria primária está lá igual aqui, e a 23 é o padrão. Então, as opções regulatórias para certificar a aeronave são exatamente as mesmas, e esse estudo é para trazer maior viabilidade à regra do ponto de vista técnico, que é uma grande questão.

A questão de TFAC (Taxa de Fiscalização de Aviação Civil) também é importante a ser tratada. A Anac cobra uma TFAC, e isso é previsto em lei não. Então, não temos muito como tratar isso em termos regulatórios.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Coronel Camargo, por favor.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Com relação à questão da investigação, é importante lembrar que o processo de investigação emprega métodos, recursos materiais e humanos basicamente para identificar o que a gente tem e confrontar com o que a gente deveria ter tido.

O problema com relação a essas aeronaves experimentais basicamente é a dificuldade que se tem nessa confrontação com o que deveria ter tido. Nós recebemos inúmeras notificações de ocorrências com aeronaves experimentais ao longo do ano e, eventualmente, esporadicamente, nós desenvolvemos uma investigação completa em função de determinadas características da ocorrência, mas o fato é que, para que a se conduza uma investigação, são necessários parâmetros de confrontação. Então, eu preciso saber que aeronave tem um projeto bem definido; que os materiais empregados na construção da aeronave têm a garantia de serem os materiais que foram aprovados no projeto; que a maneira como essa aeronave foi produzida atendeu sempre

aos mesmos critérios; que a maneira como se prevê a operação dessa aeronaves é seguida; que a manutenção dessa aeronave seja estabelecida e cumprida; que o piloto tenha uma formação prévia.

Tudo isso é muito difícil quando se parte pra esse tipo de aviação. A questão não está na obrigatoriedade da investigação, mas no proveito que se pode tirar desse tipo de investigação. Teoricamente, nós devemos investigar todos os acidentes. O problema é que, como envolve a aplicação de recursos públicos, mão de obra, e esses recursos são finitos, temos de priorizar. Então, para que seja viável a investigação de aeronave experimental, é preciso que haja parâmetros de confrontação nas diversas áreas que resultam na aplicação desse tipo de aeronave.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Foi justamente por causa disso que uma das propostas que eu fiz aqui foi de que houvesse o depósito do projeto. Então, se determinada fábrica está produzindo determinado modelo, que se faça o depósito desse projeto, para que se tenha o parâmetro de confronto; e que, nesse projeto, também seja definido qual vai ser a periodicidade de manutenção e o tipo de manutenção.

Quando você compra, por exemplo, uma planta e vai construir uma aeronave a partir de um projeto. Você comprou esse projeto – um exemplo interessante é o KR-2 americano, em que conseguiram colocar a Nasa participando do desenvolvimento dessa aeronave.

E há um grupo de pessoas que aporta dinheiro para desenvolver isso. Então, se você quer construir um KR2, você compra a planta e vai receber tudo especificado.

Então, o que eu acho que deve ser feito é: quem comprou que faça uma cópia, deposite isso na Anac para que se possa ter, no futuro, alguma coisa para se fazer alguma comparação.

E, da mesma forma, para saber de critério de operação, eu sugeri, para se uniformizar a doutrina, que se deixem de adotar as carteiras de piloto esportivo, carteira de piloto de recreio e se adote a de piloto privado de avião para asa fixa; para o pessoal de giroaviação que seja criado algo, porque inclusive o 61 não está prevendo isso de giroaviação. É um pessoal que corre o risco de ficar órfão.

Então, eu acho que a gente tem de caminhar sempre no sentido da segurança e procurar meios para que isso ocorra.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Só complementando.

Eu entendi essa questão que você falou do registro da planta, mas eu não sei até que ponto isso vai me garantir que a aeronave foi efetivamente montada de acordo com parâmetros que estão no projeto ou não.

Uma coisa é ter-se, por exemplo, um fabricante de aeronave que teve a linha de produção certificada. Então, parto da premissa de que existe uma garantia de que, cada unidade que sai montada, sai atendendo aos mesmos processos e vai ter como resultado final a mesma qualidade das anteriores. Eu não sei se a gente teria esse mesmo grau de conformidade com essas aeronaves experimentais. Se isso não acontecer, para cada acidente que se fosse investigar seria como se a gente fosse, vamos dizer assim, percorrer um processo de certificação específico daquele produto que foi acidentado. Entendeu?

É nesse ponto que eu digo que isso torna inviável a investigação. Então, para tornar viável a investigação, a gente precisa ter essas garantias; do contrário, isso vai ser um sorvedouro de recursos absurdo.

Mas era só esse ponto que eu queria ressaltar

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Então quem fez a confusão, no fim das contas, fui eu. Sobre aquelas minhas propostas lá, o depósito de projeto não é para aquele cara que montou uma unidade na casa dele. Para esse cara que monta uma unidade na casa dele, eu entendo que o voo daquela aeronave tem de continuar sendo por conta e risco de quem a montou.

Agora, quanto a essas empresas em que o cara falava assim: “Olha, eu vou montar isso daqui”, que essa empresa fizesse o depósito, para ser possível ir atrás pelo menos desse cara que produziu em série. Eu não estou querendo falado do cara que montou o avião no fundo do quintal da casa dele. Não, desse não.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Professor Donizeti.

O SR. DONIZETI DE ANDRADE – Só para complementar, a Aethra está fechando.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – A Aethra?

O SR. DONIZETI DE ANDRADE – Deixou de ser representante da Schweizer.

A informação que a gente tem bem recente é de que está deixando o mercado para outra.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – A Aethra então vai abandonar? O.k.

E alguém vai fabricar Anfíbio, Paturi, Petrel, alguma coisa assim?

O SR. DONIZETI DE ANDRADE – Não, eu não tenho conhecimento.

Eu sei que ela deixou de ter representação da Schweizer no Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Ah, sim. Perfeito.

Marcus.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Só dois pontos.

Ratifico a questão da taxa. A taxa é alta demais e, muitas vezes, proibitiva para os novos empreendimentos no que tange à certificação de projetos. Eu concordo, sei que é uma questão da Anac, definida na Lei nº 11.182, que foi recentemente atualizada, mas, para esse tipo de aeronave, continua em R\$891 mil. Ainda assim, é proibitivo se pensar em quase R\$1 milhão quando se está começando um projeto de uma aeronave pequena.

Além disso, um questionamento em relação a sua proposta no que diz respeito a exigir depósitos de projetos e memorial de cálculos para uma aeronave ALE/LSA: o que isso diferenciaria, por exemplo, da aprovação de um projeto, uma vez que se está falando em um depósito em que serão mantidos todos os dados de projetos associados?

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Nada.

Eu acho que o LSA tem de ser certificado mesmo. Quanto ao LSA, é preciso exigir-se o cumprimento das normas da STM da mesma forma como se exige do pessoal FAR 23. É necessário que se cumpra.

Até foi feito um estudo da Lama (Light Aircraft Manufacturers Association), do Dan Johnson nos Estados Unidos. O que eles fizeram? Quando foi lançado o LSA, lá nos Estados Unidos, eles exigiam somente o *statement of compliance*. Então, o cara pegava e assinava lá falando que cumpria aquelas normas, e aí a FAA concordou, mas perguntou como eles cumpriram isso.

Depois de um ano e meio, a FAA começou a fazer as inspeções: na primeira fábrica que tinha mandado o *statement of compliance*, ela não cumpria. Então, eles suspenderam a fábrica. Chegaram na segunda, não cumpria; suspenderam. Chegaram na terceira, não cumpria, suspenderam. Aí, eles falaram: “Espere aí, tem alguma coisa”.

Então, como a gente já conversou, lá nos Estados Unidos, as associações são muito mais ativas do que aqui. Elas entraram com uma nova proposta, e então essa associação criou todo um roteiro para eles poderem apresentar o cumprimento desses requisitos para a FAA. Isso foi aceito, e inclusive até tenho as planilhas todas da Lama, que eles encaminharam lá em conjunto com a FAA.

Eu acho que isso não isenta de... Se lá na STM, no Subcomitê F37, há o requisito de que é preciso demonstrar, através de ensaio estático, que a estrutura de asa suporta 3,8g, 4g, ele tem que mostrar aquilo. Eu acho que não tem por que não cobrar; tem que ser cobrado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Temos o Kerlington, e, depois, o Honorato.

Kerlington, só um minutinho.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Há dois tipos de ALEs: ALE experimental e ALE especial. Eu teria até que confirmar, mas acredito que o processo aqui no Brasil não está valendo a regra para ALE especial. Para a ALE especial, que é a que pode ser vendida, o projeto é apresentado e há um rigor maior; para a ALE especial, é vendido o *kit* montado. A ALE experimental cai num sistemática parecida, em termos de regras operacionais, com a aviação certificada. Então, por isso o *statement of compliance* – a gente sabe dos problemas que há nos Estados Unidos, e aqui também no Brasil a gente está de olho nisso.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – É o seguinte: tanto no ALE especial quanto no ALE experimental, é preciso demonstrar o cumprimento dos requisitos. Agora, se você tem um ALE... E o que acontece? Para se vender um ALE experimental, obrigatoriamente, é preciso ter-se certificado um ALE especial – a lei diz isso. Então, em algum momento, é preciso demonstrar-se que tudo aquilo foi cumprido.

Agora, qual é a diferença entre o ALE experimental e o ALE especial? É que, no ALE experimental – vou dar um exemplo de girocópteros –, o cara entrega o giro sem os dois rotores e vai dar um curso ensinando como montar aquilo. Para que isso? Isso porque, pela legislação americana, para experimentar o voo por conta e risco, é preciso que se tenha executado uma tarefa importante daquilo.

Eu lembro que, na Paradise, quando começamos a vender a LSA Special para os Estados Unidos, mandávamos a aeronave sem as asas, no mesmo contêiner. Ao chegar lá, o cara tinha um curso de dois dias com o Sr. Paulo Oliveira, o cara pegava e montava. Isso daí é só para haver uma transferência de responsabilidade, enquanto que o Special é montado *ready for flight*. É como uma concessionária de carros: pagou, chave na mão, voa. Mas isso, no meu entendimento, não acaba com a obrigatoriedade de se ter que demonstrar que todos os requisitos foram cumpridos.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Kerlington.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – De tudo o que se tem falado no começo – esta é a 13ª reunião –, na primeira reunião, eu concordava com o Marcus – e, isso eu falava sempre –, de que alguns assuntos realmente não precisavam ser tratados em código, mas, depois de conversar com outros colegas sobre outros assuntos, percebi que, infelizmente ou felizmente, não sei, o regulador ainda não está maduro para ter toda essa responsabilidade que a gente gostaria de entregar na mão dele.

A despeito do nosso código passado, a gente via vários dispositivos no afã de fomentar a aviação, como, por exemplo, os aeroclubes, formação de aeroclube, de pessoal. A gente via no retrato do código passado que era necessário ter um dispositivo desses. Não era dispositivo para código, mas era preciso ter alguma coisa no

código para que o legislador infracódigo – não é infralegal, como alguns estão gostando de falar aqui; é infracódigo, porque tudo é lei, tudo é *legis* – pudesse ser norteado por essa intenção do Estado na época, que era o fomento da aviação civil no Brasil.

Hoje, no caso da aviação experimental, a gente vê que realmente, simplesmente com uma canetada, o regulador destruiu a indústria brasileira experimental – isso porque não é minha praia; vi no jornal. E veio realmente a preocupação do Celso quanto à questão do empreendedorismo brasileiro na indústria, e não simplesmente o regulador, que, talvez, não tenha a dimensão; ou, se tem a dimensão, como ainda nem adolescente está – a Anac tem sete anos, ainda é uma criança... Eu penso e afirmo que mudei de posição. Eu acho que a filosofia do nosso código, infelizmente ainda, vai ter que abordar alguns assuntos que, a rigor, como Hans Kelsen dizia em seu livro *Teoria Pura do Direito* – ele falava do aspecto ontológico e deontológico da norma... Existe o aspecto do dever ser e do ser. O que deve ser? Talvez seja muito distante do que é.

Então, concordo com o Celso e concordo com o Marcus. Não é um assunto de código, mas, infelizmente, a nossa sociedade, os nossos órgãos políticos, ou públicos, ou reguladores ainda não estão preparados em algumas coisas, para tomar algumas decisões sem ter a visão macro da situação de onde, monocraticamente... Apesar de ser um colegiado, formalmente, sabemos que, monocraticamente, têm sido tomadas decisões por parte do regulador que têm influenciado toda a economia brasileira, impactando aqueles que acreditaram um dia que o Brasil fosse de livre iniciativa. E é o caso da aviação experimental que acompanhei no início, apesar de não ser a área que conheço, mas por jornais a gente já vê isso.

Concordo com o Celso que será necessário inserir alguma coisa no código para não deixar ao sabor – infelizmente, volto a dizer – do regulador, que está criando normas e regulando sem ouvir os setores, mormente daqueles que são certificados por eles. Concordo com o Celso, e vamos ter que falar de alguns assuntos que não deveriam estar no código.

A nossa Constituição Federal dispõe que o Colégio Pedro II é patrimônio da União; quer dizer, uma Constituição Federal falar de um colégio, de quem vai administrar. Eu acho que, no Brasil, deve ser assim: não estamos preparados ainda para ter normas genéricas que deem ao regulador ou ao responsável por essa edição amplo poder, porque, se assim for, teremos um grave dissabor, regulamentos mudando a cada ano; uma média de duas vezes por ano.

Um regulador que faz isso acho que realmente perdeu o norte de onde está indo e para onde o Brasil deve ir.

Então, temos aqui o dever moral e com a sociedade de tentar, como somos especialistas, e numa gama variada de especialidades, decidir a filosofia do novo código, infelizmente apontando para onde queremos ir. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Permita só essa questão do Honorato.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Kerlington, eu acho que a gente tem de confiar nas instituições e confiar nos processos que foram estabelecidos para a regulamentação, etc.

Com relação a esse assunto, eu sugiro que os interessados procurem no *site* da Anac, pois todo o processo normativo está lá, com análises, com as justificativas, análise de contribuição – tem muita informação lá.

É muito simplista dizer que uma medida regulatória acabou com uma indústria. Não foi isso o que aconteceu, de forma alguma. Então, é importante, quem estiver interessado procurar no *site* as informações e vai ver todo o cenário e como estava sendo distribuído.

A questão é que tínhamos um enquadramento errado para uma determinada atividade, e ainda está em andamento isso. O iBR 2020 é uma medida regulatória que se enquadra nesse processo que se iniciou em 2008 com uma boa participação de associações, dos fabricantes que até hoje acompanham e têm discutido com a Anac essa regra.

É muito simplista a gente falar que acabou com uma indústria.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Faça a réplica que já passo para o Honorato.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – É só uma questão de réplica.

Como falei, eu filosofei. Só peguei o exemplo da aviação experimental em que o regulador, sim, apesar do processo, aspas, “de audiência” e de elaboração de normas formalmente ser lindo, ser público, aspas e um monte de aspas aí, no final a gente sabe – desculpe Honorato – que acaba com a iniciativa, acaba com o empreendedorismo, acaba... Por quê? Não é simplista.

Eu, eu que sou um cara que sempre acreditei nas normas, sempre acreditei nas instituições, estou sendo obrigado a deixar de acreditar, porque um dia acreditei, um dia acreditei. Há três anos acreditei, apostei, e temos testemunhas aqui a bordo, como é o caso da assistência do servidor Adriano que está ali e com quem estivemos em várias reuniões. Sempre acreditei, mas infelizmente eu estou tendo dissabores por ter acreditado.

Então, eu acho que não é simplista. Eu acho que é realista, porque, não na questão dessa parte do Celso; disse *lato sensu*, na questão da filosofia do código, como a gente deveria ou poderia caminhar num panorama de regulação que não é simplista. Quem acredita ou acreditou se deu mal, quebrou, ruiu; está passando dificuldades porque acreditou na instituição, acreditou na norma e acreditou no processo.

Quem é esse cara? Esse que vos fala. Então, não é simplista; é realista.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bom, vamos trazer a discussão para a norma.

Antonio Ivaldo, por favor.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Concordo com o Celso, concordo com o Kerlington, mas também concordo com o Marcus.

Eu acho que esse assunto é muito importante. Quem trabalha na aviação tem passado por algumas coisas do tipo, e isso precisa ser melhorado. Acho que a Comissão pode decidir como fazer isso.

Sei que o assunto são aeronaves experimentais, mas, neste momento, temos que repensar a forma como são escritas as normas da Anac. Concordo que prever isso no código amarra bastante, mas, do jeito que está, eu acho que é preciso mudar. Já avançamos em algumas coisas e precisamos avançar em outras agora.

Vou até pedir a permissão do Marcus, mas uma coisa que a gente comentou hoje na hora do almoço foi sobre por que as normas são escritas e depois colocadas para consulta. Existem alguns países, por exemplo, em que as normas são escritas em conjunto.

Então, na realidade, quando a consulta pública é feita, ela é bem mais produtiva porque as áreas envolvidas já conversaram sobre aquela norma, já deram suas ideias, já contribuíram.

Talvez um caminho que o Brasil precise seguir seja de nós termos comitês permanentes de determinadas áreas. Esses comitês talvez tenham que discutir periodicamente – uma ou duas vezes por ano – determinados regulamentos, projetos de modificações, para depois serem colocados em consulta pública.

A gente vê hoje em dia que a Anac segue a legislação, coloca o item em consulta pública, mas muitas pessoas que trabalham na área reclamam do fato de a maioria das contribuições da consulta não ser atendida. E fica a dúvida dos usuários da aviação, do pessoal que trabalha na área: se esse método que há hoje não pode ser melhorado para atender ao País de uma forma mais abrangente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Marcus.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Só colocando alguns pontos.

Concordo com o Ivaldo. Já conversamos no passado com o Honorato e com muitos daqui. A gente acha que há pontos do processo regulatório da ANAC que têm que ser melhorados. A maior participação em grupos regulatórios, por exemplo, pode ser um caminho, à imagem do que é feito na Easa, na FAA, em outros países. É um ponto em que eu concordo plenamente com você.

Uma vez que nós pensamos em delegar uma legislação infralegal com maior detalhamento, a gente precisa também de uma maior maturidade e de um processo robusto em relação à criação dessas normas.

Não obstante, o único ponto que eu tenho que colocar em relação a um código mais prescritivo é justamente a gente recriar o problema que se está tratando hoje em relação ao código. O código rapidamente vai se tornar obsoleto porque a legislação vai ficar aquém da necessidade da sociedade.

Então, o nosso aspecto é criar também um código que perdure e que não tenha necessidade de constantes alterações, que, muitas vezes, não vão conversar entre si e criar, novamente, aquela colcha de retalhos em relação à legislação, que não atende aos anseios da sociedade.

Então, se a gente quer criar um código mais moderno – como muitas vezes a gente pleiteia aqui –, que se sustente ao longo do tempo, precisamos pensar em quais são os aspectos que temos que endereçar no código, que nos deem segurança jurídica, suporte. Mas também, se a gente detalhá-lo muito e torná-lo muito prescritivo, vamos ter novamente, daqui a cinco anos, um código obsoleto.

É só um cuidado e uma opinião que eu tenho em relação aos cuidados que a gente deve ter ao escrever o código.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O.k., senhores. Mais algum inscrito para fazer uso da palavra? Alguma apresentação?

Bom, o Geraldo ficou para semana que vem.

Então, tendo exaurido as apresentações...

Sim. Você tem agora uma apresentação? Desculpa.

Sim, Tercio, você quer fazer uma colocação?

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Eu tenho uma apresentação.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Para hoje também? Infraestrutura?

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Sim, senhor.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Pois não.

Então, vamos passar a...

Tercio, então eu acho que você vai apresentar primeiro. Pode ser?

De fato o senhor está inscrito aqui em infraestrutura.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Eduardo, coloca para mim no Título III, art.86, por favor. Logo após o art. 85.

O.k.?

Bom, nós fizemos o estudo com relação ao Sipaer e temos poucas sugestões, mas gostaríamos de fechar hoje esse assunto.

Então, eu quero ir logo para o art. 87, por favor, em que nós fizemos a inclusão dessa palavra “infraestrutura” e acrescentamos esse parágrafo único, que diz:

A prevenção de acidentes aeronáuticos envolve, além das atividades acima mencionadas, as ações necessárias ao cumprimento dos planos de proteção da aviação, a saber: o Plano de Zona de Ruído (PZR), o Plano de Zona de Proteção (PZP) e o Plano de Gerenciamento de Risco da Fauna (PGRF), considerando o controle dos riscos e a preservação de condições adequadas de segurança nas áreas de influência dos aeroportos.

A nossa justificativa é que os planos de proteção têm o objetivo de controlar riscos e prevenir conflitos, razão da conveniência de inclusão do parágrafo proposto.

Depois nós vamos para o art. 88, em que nós colocamos um §3º. A sugestão de inclusão diz:

§ 3º. A autoridade de investigação, Sipaer, deve monitorar e supervisionar, em coordenação com a autoridade responsável pelo controle do espaço aéreo, a Área de Segurança Aeroportuária (ASA), no que se refere à prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrência de solo.

A nossa justificativa é que se faz necessário uma coordenação mais efetiva entre as autoridades responsáveis pelo monitoramento e supervisão da Área de Segurança Aeroportuária (ASA).

Então, essa é uma sugestão, junto com a nossa justificativa.

Vamos para o art. 88-Q... de quilo, por favor; de Quebec. Obrigado.

A nossa sugestão é:

Art. 88-Q. O dever de remoção de aeronave envolvida em ocorrência aeronáutica [e aqui eu tenho a certeza de que os novos operadores aeroportuários também têm o mesmo interesse], dos seus destroços e de bens transportados em qualquer parte, é do proprietário ou explorador da aeronave, que deve arcar com as despesas decorrentes .

Aqui no CBA atual existe somente o explorador da aeronave – e nós acrescentamos, então, do proprietário e explorador, que devem arcar – um dos dois – com as despesas correntes.

No § 1º, nós acrescentamos também o proprietário:

§ 1º. Caso o proprietário ou explorador não providencie, tempestivamente, a remoção da aeronave ou dos seus destroços, após a liberação pela autoridade de investigação (Sipaer), compete ao operador aeroportuário fazê-lo, imputando-se, ao proprietário ou explorador da aeronave, a indenização das despesas, ficando o operador aeroportuário isento de qualquer responsabilidade desta ação.

Esse é um ponto que nós precisamos deixar realmente bem claro, porque nós precisamos da infraestrutura liberada, o mais rapidamente possível, para que o aeroporto ou aeródromo tenha condições de dar continuidade às operações normais.

Caso o proprietário ou explorador não providencie a remoção, o operador, depois de liberado pela investigação Sipaer, adotará todas as medidas para a liberação da pista, da infraestrutura, para que o aeroporto ou aeródromo volte a sua normalidade aeroportuária.

No § 2º, também incluímos o proprietário ou explorador da aeronave. Ele deve providenciar e custear a higienização do local, dos bens, etc.. Fica igual está o § 2º.

Incluímos um § 4º, que diz o seguinte:

§ 4º. Na ocorrência de acidentes ou incidentes aeronáuticos, o proprietário ou explorador da aeronave acidentada responde objetivamente pelos prejuízos acarretados às instalações aeroportuárias, suas pistas e pátios, inclusive pelos prejuízos decorrentes da inoperância do aeroporto.

A nossa justificativa é de que há necessidade de previsão da responsabilidade objetiva do proprietário ou explorador da aeronave pelos danos causados à infraestrutura aeroportuária, decorrentes de acidente ou incidente aeronáutico.

No art. 97, que fala sobre aeroclubes, nós pedimos a revogação do § 2º, tendo em vista que, no atual contexto, não há justificativa para considerar o aeroclube de utilidade pública. É notório que os aeroclubes exercem atividades de cunho econômico, cobrando pela prestação de serviços a terceiros, tais como hangaragem, estadia, vigilância, manutenção e venda de combustível e lubrificantes, além de prestação de serviços

que extrapolam os objetivos sociais aeronáuticos, a exemplo de atividades sociais, desportivas e recreativas, auferindo receitas advindas dessas atividades.

É forçoso reconhecer que a manutenção dessa benesse, sem a devida razão justificadora na atual conjuntura, impõe desequilíbrio ao sistema tarifário referente à exploração aeroportuária, o que onera indevidamente as pessoas jurídicas que exploram a infraestrutura aeroportuária. Em última instância, causa injustiça à coletividade que utiliza os serviços públicos em questão.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Qual foi suprimido?

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – O § 2º do artigo 97, que diz “revogar”, conforme está na apresentação.

Então, essas são as sugestões da Infraero sobre a parte do Sipaer em acidentes aeronáuticos. Deixamos a nossa sugestão. O restante deverá ser apresentado até o dia 19.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Tercio, deixe-me só fazer uma pergunta: o Código Brasileiro de Aeronáutica faz uma distinção muito clara entre a operadora e o proprietário.

Uma situação que eu vejo é a seguinte: em muitos casos, nós temos situações de *leasing*, em que temos bancos que são proprietários de aeronaves e, obviamente, cedem essas aeronaves aos operadores. E, muitas vezes, os proprietários dessas aeronaves não estão sediados no Brasil ou possuem correspondentes.

Então, por essa ideia, obviamente acontecendo qualquer acidente ou incidente, o operador não tendo essa condição ou ele não se dispondo, então, automaticamente, o proprietário teria que agir?

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Sim. Perfeitamente. Há aqui uma distinção entre quem é o explorador, através de *leasing*, arrendamento, financiamento, etc., do proprietário. O proprietário é aquele que adquiriu a aeronave e a tem no seu nome. O seguro é feito através dela.

Então, há necessidade de que essa diferença seja muito bem definida, para que os operadores aeroportuários tenham a quem recorrer, no caso de, intempestivamente, os destroços não terem sido feitos, apesar de o Sipaer ter concluído seu serviço.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Qual o prazo?

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – O prazo está em função do levantamento feito pelo Sipaer. O operador não define. O operador só pode definir alguma coisa depois que a aeronave ou os seus destroços estejam perfeitamente liberados pelo Sipaer.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Em relação à questão da responsabilidade objetiva, ela é independente de qualquer outra situação?

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Independente de qualquer outra situação.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Porque isso até inverte a própria questão do bem público e do serviço público, de certa forma, da responsabilidade objetiva da União e dos Estados.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – A responsabilidade da União e dos Estados compete pela manutenção da infraestrutura, no caso de operador de infraestrutura do aeroporto.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim. E o serviço para o operador.

Ivaldo, você fez inscrição?

Ivaldo? Fernando? Kerlington?

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Só uma dúvida: Foi falado sobre aeroclube. Qual a relação disso com o assunto?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Pelo que eu estou entendendo é a supressão do art. 97?

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Sim. Na realidade, esse artigo está fora da parte do Sipaer. Eu queria deixar para a próxima apresentação.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Pois não.

Kerlington. Desculpe, Fernando.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Respondendo o Ivaldo, se eu puder. Posso, Comandante, Coronel?

A exclusão do art. 97 já tinha sido sugerida pelo Ronei, nesse mesmo diapasão da questão da utilidade pública do aeroclube, Tércio. Na tabela 5, que está na mão da Drª Maria Helena, a gente já vê o trabalho do Ronei no mesmo diapasão da sua tese, que é pela exclusão do art. 97, nesse caso que já foi amplamente discutido, da questão do aeroclube.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Perfeito. Eu só queria ratificar.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – O.k... Já está na Tabela 5, inclusive.

Talvez, até para não confundir, Professor, você vai mandar isso para...

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Não. Isso já está aí.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Então está bom. Porque já está aqui na do Ronei.

A minha preocupação, a minha dúvida foi a questão realmente do proprietário ou explorador, a rigor. Porque hoje é só explorador, não é isso, Coronel? Qual vai ser a sequência? Porque é “ou”...

Por exemplo, aconteceu lá... O que vai acontecer primeiro: proprietário ou explorador? Esse “ou” tem um grande problema jurídico: se eu for advogado de uma das partes, vou tentar empurrar para o outro, porque isso me gera custo.

Então, eu entendi o que você quis escrever, mas, nesse “ou”, o Código vai ter que definir quem vai vir primeiro. Por exemplo: na impossibilidade desse, aciona aquele. Porque se for “ou” e eu for advogado de uma das duas, eu vou jogar para o outro, o outro vai jogar para o um, e a gente vai ficar com aquilo naquele imbróglio.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Muito obrigado. Eu concordo perfeitamente com você, já que você está dando essa sugestão como advogado. Eu quero ouvir o Dr. Geraldo, mas, em princípio, não vejo nenhum problema para acatar a sua sugestão.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Coronel, por favor, eu gostaria que fosse colocado de volta, então, na primeira modificação que foi sugerida. Na primeira, não, desculpe, na segunda, que pede o acréscimo do § 3º.

Por favor, pode voltar onde pede o acréscimo de um § 3º. Eu não sei qual artigo.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – É o art. 87, Coronel.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Não, eu acho que o art. 87, não.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Art. 87, § 3º.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Não, é o art. 88-A.

Eu gostaria de entender um pouco melhor o que vem a ser “monitorar e supervisionar, em coordenação com a autoridade responsável pelo controle do espaço aéreo”. O que vem a ser “monitorar e supervisionar a prevenção”.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Nós julgamos que, no caso, o Sipaer, juntamente com a área de navegação aérea... O Sipaer atua depois de comprovado um incidente ou acidente, não é isso, Coronel?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Não necessariamente. Nós temos algumas ferramentas de prevenção que não são reativas.

Agora, eu queria saber exatamente qual seria o escopo desse monitoramento e dessa supervisão, porque supervisionar é algo que foge um pouco da seara do Sipaer, a não ser com relação à observância de procedimentos do próprio Sipaer.

Parece-me que isso aqui está um pouco mais voltado a uma questão de fiscalização e não de prevenção.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Na realidade, a intenção nossa foi anexar essa parte de prevenção ao resultado daquilo que tem acontecido com os acidentes. Muitas vezes, nós não temos essa publicação tão rápida, não vou dizer eficiente, porque ela é eficiente, mas tão urgente quando acontece que nós tenhamos uma resposta daquilo que vem acontecendo ou que aconteceu, e em que há uma influência no âmbito da área do aeroporto, e não fora da área do aeroporto.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Não, pois é, é por isso que eu estou perguntando exatamente qual seria o escopo, o âmbito desse monitoramento e dessa supervisão. Por quê? Porque aqui podemos dividir as duas atividades, os dois macroprocessos do Sipaer, que são a investigação e a prevenção, embora a investigação seja uma ferramenta de prevenção. Mas no que diz respeito à prevenção, basicamente, ela se faz com informação. E informação nós obtemos com o uso basicamente de ferramentas de reporte e produtos de investigação.

Com relação a produtos de investigação, toda investigação, uma vez concluída, é publicada na internet. Então, nós não apressamos nem retardamos uma investigação. Ela é feita seguindo o fluxo natural que a complexidade de cada caso exige. Uma vez concluída, ela vai para a internet.

Com relação a outros aspectos, é preciso se definir bem qual o foco de preocupação específico da Infraero. Eu pergunto pelo seguinte: se estivermos falando de risco de fauna, existe aí um grupo específico que trata disso, existe uma regulamentação específica, que envolve uma atuação por parte do Cenipa e, depois, uma atuação por parte da Anac, que é a quem incumbe tomar as ações.

O Cenipa atua numa fase preliminar, que envolve avaliação de risco. Acho que nem avaliação de risco, é mais um levantamento de dados. Nós fazemos uma visita a determinados locais, emitimos um laudo. Todo esse material é endereçado à Anac, a quem cabe analisar e tomar as providências. Há uma regulamentação específica sobre isso. Então, se for fauna, já existe uma legislação que trata do assunto. E não vejo uma razão para inserir isto aqui.

Se for algum outro contexto, aí precisamos avaliar um pouco melhor. Se estivermos falando de ocorrências no âmbito da infraestrutura aeroportuária, isso deixou de ser trabalhado no âmbito do Cenipa e ficou a cargo dos próprios operadores aeroportuários, que é o que tínhamos como ocorrência de solo, com o que não

trabalhamos mais no âmbito da aviação civil, está restrito à aviação militar. E fica a critério de cada operador aeroportuário promover ou não investigações nesse contexto da sua infraestrutura.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – O.k. Com relação ao que o senhor está dizendo sobre o ordenamento de fauna, já existe realmente um grupo de trabalho, formado pela SAC, Anac, Cenipa, Decea e Infraero, em que estão se afirmando exatamente nesse alinhamento de que o senhor está falando. E deve sair brevemente alguma norma, alguma orientação a ser dada, através da Anac, para todos os operadores, de como deve ser esse comportamento.

Na realidade, quando se falou sobre o monitoramento e supervisão, isso seria dentro da área do aeroporto, mas dentro de um aspecto como se fosse uma união mais estreita entre operador, Sipaer e navegação aérea, porque é o nosso caso. Em alguns aeroportos importantes até... Nós já tivemos aeroportos mais importantes onde a navegação aérea é feita pela Infraero.

Então, foi uma sugestão. Eu gostaria que ela fosse realmente analisada. E se for o caso...

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Não, o problema que eu vejo aqui é assim: da mesma maneira como eu tive dificuldade de enxergar o que se quis com isso, eu acho que o texto como está aí, está muito amplo, muito vago. Vai ser difícil entender o que se quer com isso.

Então, se existe algum foco mais específico, eu sugiro que se trate mais especificamente, ou discrimine, para que saibamos, porque esse texto que está aí me parece muito amplo e até ambíguo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira. *Fazendo soar a campanha.*) – O.k.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Ele tem mais dois itens aqui.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Pois não, Fernando.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Com relação a essa questão de proprietário ou explorador, na mesma linha que o Kerlington observou, nos parece que o ideal seria focar no explorador. Se esse falhar, então que se coloque outro item, e não uma partícula “ou” ali, mas endereçar, é o explorador. É outro item. Caso este falte por alguma razão, poderá então ser...

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Perfeito. Eu não vejo nenhum problema com relação a isso. Eu acho que está perfeitamente colocado.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – E a última questão é também com relação a essa questão da responsabilidade objetiva.

Eu fico imaginando: e se, por exemplo, o operador sofrer um acidente por causa do mau estado de conservação da pista? E se, por exemplo, a infraestrutura aeroportuária contribuir para um acidente? Eu não sei se poderíamos... Eu não sei se é cabível estabelecermos: houve um acidente, trouxe dano à infraestrutura aeroportuária, responsabilidade objetiva do operador. Eu não sei, eu não tenho...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – A crítica que eu fiz aí é porque isso, no meu entendimento, fere o § 6º do art. 37 da Constituição Federal. O § 6º desse artigo diz: “§ 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos (...)”

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Responsabilidade objetiva do Estado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Exatamente. “(...) responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.”

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – É que eu entendo aqui que podemos também estar falando aí – não me lembro do caso ali – de um aeródromo privado, não é? Parece-me que, se for um aeródromo privado, com um uso para fim não comercial, não sei se a norma constitucional vai alcançá-lo.

De qualquer maneira, o que me veio à cabeça foi exatamente isto: uma aeronave operando em um aeródromo, com uma pista em más condições, sofre um acidente e, neste acidente, ela gera ainda mais danos para a infraestrutura aeroportuária. Mas essa infraestrutura pode ter contribuído para esse acidente. Parece-me algo que... Não sei.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Pois é, coronel, neste caso, a conclusão a que se vai chegar vai ser pelo resultado do relatório final do Sipaer.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Espero que não, porque estamos falando de um instrumento usado para prevenção, e não de um instrumento para apurar responsabilidades. (*Risos.*)

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Não, não de apurar responsabilidades, mas dentro do aspecto de prevenção.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – É, mas aqui não estamos falando de prevenção, estamos falando de responsabilidade objetiva. Isto aqui não é prevenção. Aqui estamos falando de ressarcimento de danos, estamos fugindo da esfera da prevenção. Eu fico um pouco preocupado em tratar desse tipo de questão.

Eu entendo que é um capítulo que trata de acidentes, mas antes ele trata do sistema de prevenção. Então, ele é um capítulo em que está mais focada a prevenção.

Eu acho que, a se manter esse entendimento ou esse pleito, eu gostaria de sugerir que ele fosse colocado em alguma outra parte do Código que não no sistema que é focado na prevenção de acidentes, porque estamos falando de ressarcimento, de indenização. Não sei, não me parece...

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Eu até acredito que nós podemos realmente olhar se é cabível isso em outra parte do Código.

Mas, na realidade, nós temos vários exemplos de acontecimentos e incidentes graves e acidentes dentro da área aeroportuária que causaram exatamente esse prejuízo, e nós, como operadores, ficamos sem receber. Então, é a preocupação sem a correspondência de ressarcimento.

Então, a nossa preocupação foi de colocar como responsável do proprietário ou do explorador, dando aqui esta conotação de uma melhor redação do que é proprietário, do que é explorador, fazendo talvez até em itens diferenciados. Mas deixar claro que a responsabilidade disso aqui, dependendo do resultado, compete a eles para ser feito.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Não, veja bem, se depende do resultado, já não é responsabilidade objetiva, não é?

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Sim.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Mas eram os aspectos que eu tinha a comentar com relação a isso. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, eu quero só passar a palavra ao Geraldo, depois ao Brigadeiro Gustavo. E aí nós vamos passar então à exposição do Marcus, porque a hora está ficando apertada, e a Prof. Maria Helena quer fazer algumas considerações. E eu tenho um requerimento aqui na mesa para ser aprovado.

Então, Dr. Geraldo, Brigadeiro Gustavo, e aí passamos à apresentação do Marcus. Por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA – Neste caso da Sipaer, a questão é muito simples, porque tudo isso já está definido no Código atual. Responsabilidade por dano na superfície está definida. Nós seguimos as recomendações internacionais.

Não há que se fazer esse tipo de trabalho de fiscalização preventiva. Não é papel do Sipaer, e nem queremos que seja. O papel dele é investigar, para melhorar procedimentos, para melhorar processos. As conclusões são feitas para isso. Então, é impertinente a proposta, porque os aeroportos já seguem uma regra rígida de segurança. Cada operador, cada usuário do aeroporto, cada empresa, cada operador de aeronave segue normas rígidas de segurança. Então, essas normas estão todas espalhadas dentro do aeroporto.

O aeroporto é homologado. Na hora que ele perde segurança, cabe à Anac, que faz essa fiscalização – isso compete à Anac –, tratar de “desomologar”, interditar, suspender.

No que se refere aos danos na superfície, que é ao que se pretende chegar por ali – repito –, isto já está definido. Então, eu acho que as sugestões são ótimas. Quando tratarmos das questões de responsabilidade civil, de todos esses agentes envolvidos no processo, isso vai ficar mais claro.

Ainda com relação ao Sipaer, eu só lembro um comentário final. Essa minha proposta que encaminhei hoje incluiu toda a proposta de atualização do Sipaer, embora tenhamos dúvida com relação à possibilidade constitucional e legal de se criar uma tarifa Sipaer. Ainda mais baseada num seguro que é previsto no art. 315, que só em casos de custódia. Então, como se fosse possível compartilhar, no caso de custódia, a antinomia entre o 15 e o 13. Mas todo esse tema nós vamos discutir quando chegar...

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Não, ali o seguro é só um valor de referência.

O SR. GERALDO VIEIRA – Sim, mas mesmo assim.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Não associado ao uso ou não.

O SR. GERALDO VIEIRA – É, mas o Código está criando uma tarifa, está vinculando a ela o art. 315, que é o caso de custódia de aeronave em caso de determinação judicial ou administrativa. Então, está se criando mais uma fonte de financiamento.

Por isso é que nós fizemos um requerimento, que o Presidente vai submeter à aprovação da Comissão, para que seja esclarecida essa questão, no entendimento de que prevenção possa ser feita, inclusive, não necessariamente por um órgão da Administração da União, no futuro.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O.k.

Brigadeiro.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Obrigado, Sr. Presidente.

Eu tenho a comentar com relação a esse §3º também. Primeiro que a área de segurança aeroportuária... Eu procurei a definição aqui e encontrei a Lei nº 12.725, que é sobre risco da fauna, controle da fauna. Ela é uma área

de um raio de 20 quilômetros em torno do aeródromo. O uso e a ocupação estão sujeitos a restrições especiais em função da natureza atrativa de fauna. Então, eu vejo pouca relação do controle do espaço aéreo com isso.

Nós temos tido uma política de delegar essa verificação, fiscalização, para os administradores aeroportuários, que estão lá.

É aquela história: eu sou provedor de serviço de navegação aérea, não sou um ente onisciente com relação a três ou quatro mil, e se colocarmos os helipontos, a 8 mil aeródromos e helipontos no País, eu não tenho a mínima condição, nenhum órgão, eu acredito, com custo razoável, de monitorar o surgimento de atrativos em ASA (Área de Segurança Aeroportuária) de fauna ou mesmo de obstáculos que venham a ferir a zona de proteção. O que nós fazemos é registrar as zonas de proteção, garantir a segurança por intermédio de uma fiscalização, que é feita em coordenação com o operador do aeródromo, porque ele está lá, ele está vendo crescer, ele está vendo surgir um lixão. Então, ele tem que cumprir o papel dele também de, nas cercanias do seu aeródromo, estar vendo o que acontece. E aí, sim, se está surgindo um prédio que se acredita que venha a ferir a zona de proteção, se ele está vendo uma atividade atrativa de fauna, ele aciona a autoridade, que vai dar todo o apoio e todo o suporte junto às autoridades municipais, para que esse tipo de coisa cesse e não venha a se tornar um problema para o aeródromo.

Agora, nós não temos condições de monitorar e supervisionar todos os aeródromos do Brasil de forma eficiente. A forma eficiente de fazer é que cada aeródromo monitore a sua área e informe quando tiver qualquer tipo de ocorrência. Então, eu sou contra esse §3º.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Tércio, só para encerrarmos.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, senhor.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Eu gostaria de fazer um comentário. Se o Decea não tem condições de fiscalizar os 8 mil, eu digo que nós não temos condições de fiscalizar um. Não temos condição de fiscalizar um tipo Goiânia, tipo Vitória, tipo São Paulo, tipo Santos Dumont, porque é impossível manter uma fiscalização por conta do aeroporto, daquilo que se repara com relação à construção de prédios ou de obstáculos que surjam dentro desse raio de 20 quilômetros.

Eu gostaria de salientar que aqui, mesmo, em Brasília, na região de Samambaia, onde é feito o trajeto das aeronaves por aquela cabeceira da pista antiga, foram demolidos seis andares de um prédio devido às reclamações que foram feitas por comandantes de aeronaves. A Infraero foi ao GDF, que obrigou a construtora a fazer a demolição de seis andares.

Nós já tivemos o caso, em São Paulo, no prolongamento da pista na Marginal Pinheiros, de um edifício que havia sido construído com X andares e, quando se foi ver, ele tinha construído três andares a mais e estava exatamente no alinhamento da pista.

Então, se for dar uma redação, eu acho que tem que ficar uma redação muito clara no que se refere à responsabilidade do órgão municipal com relação ao desenvolvimento de todos esses casos que acontecem ao redor dos aeroportos, porque a Infraero não tem como assumir uma responsabilidade de fiscalização daquilo que acontece em um raio de 20 quilômetros.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Tércio, é por isso que, no começo dos trabalhos, esta Comissão inclusive entendeu que seria interessante criminalizar a questão das prefeituras e até mesmo dos próprios administradores em relação aos administradores que não respeitassem as áreas de segurança aeroportuárias, que não atendessem aos gabaritos, entre outros. Ou seja, muitos aeroportos, inclusive no interior do País, padecem desse mal de prefeitos, muitas vezes, inescrupulosos com questões meramente imobiliárias, que fazem obras que realmente...

E o que é pior, muitas vezes, fazem as obras e os próprios órgãos não são informados. E são milhares desses aeródromos espalhados pelo Brasil. Então, não resta alternativa, obviamente, a não ser tratarmos com mais firmeza a responsabilidade desses administradores. O.k.?

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – O.k.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – É, como se diz, uma das possibilidades que nós temos aqui.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – O.k. Mas esta é uma coisa que precisa ficar perfeitamente clara dentro do Código.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, eu corroboro com isso.

Marcus, rapidamente, antes de lhe passar a palavra, senhores, só para aproveitar a presença de todos, eu coloco aqui em apreciação o Requerimento nº 007, de 2015, CERCBA. Requerimento do Dr. Geraldo Ribeiro Vieira:

Solicito que seja submetido à deliberação desta Comissão proposta de convite ao órgão e entidades abaixo relacionadas, para indicarem representantes para proferirem palestra a esta Comissão sobre os temas que se seguem:

1) Anac: a) regime das tarifas aeroportuárias: estrutura das tarifas e correspondentes serviços; custo dos serviços e fixação dos valores das tarifas; preços específicos; mecanismos utilizados para o controle e monitoramento dos preços praticados em regime de monopólio natural e repasse de ganhos de produtividade para os usuários e temas conexos; taxas de fiscalização; remuneração por serviços prestados: preços;

2) Decea/MD: a) regime das tarifas aeronáuticas: estrutura das tarifas e correspondentes serviços; custo dos serviços e fixação dos valores das tarifas; mecanismos utilizados para o controle e monitoramento dos preços praticados; exclusividade na exploração e repasse de ganhos de produtividade para os usuários e temas conexos;

3) Infraero: Aeroportos administrados pela Empresa; Resultado, por aeroporto, no quinquênio 2010/2015; política de preços específicos e desequilíbrios estruturais; fontes de financiamento e subsídios cruzados entre os aeroportos e temas conexos.

Aqueles que concordam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado, com a ressalva do Brigadeiro Gustavo.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – De novo, eu entendo que temos que ser mais objetivos. Nós poderíamos normatizar e dizer como é que os órgãos têm que fazer o tratamento tarifário, em vez de ficar, mais uma vez, com outra apresentação.

Eu não sei o quanto isso aí vai acrescentar para o grupo. Mas, em termos de cultura geral, como eu já disse, o Decea não se opõe a trazer ninguém. Eu só, como membro do grupo, não acho que seja muito significativo o que vamos ganhar com isso. Seria melhor que estivéssemos discutindo quais são os termos em que vamos dizer o que deve ser cobrado e como devem ser cobradas pelas autoridades aeronáuticas e de aviação civil as suas tarifas.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Inclusive, nós vamos verificar ainda a data de apresentação, vamos ver as nossas janelas. Inclusive, os senhores vão pensando, porque nós já temos que debater as contribuições que foram dadas dentro das tabelas e quais devem prevalecer. Assim, inclusive, há possibilidade de nós termos reunião na semana que vem, terça-feira. O.k.?

Mas, aí, obviamente, nós temos que tratar, como o Brigadeiro colocou, com objetividade e procurar exaurir isso o mais rápido possível.

E como eu falei, uma vez que sejam acertadas essas datas, isso aqui ficará ao final das reuniões. Certo?

Então, encontra-se aprovado o texto, com a ressalva do Brigadeiro.

Marcus, por favor, o senhor tem a palavra. E depois as considerações da Relatora.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – O.k. Tentarei ser sucinto devido ao avançado da hora. Há uma apresentação, se você puder colocar.

Eu vou falar então sobre relato voluntário. Na verdade, eu vou só pincelar aqui sobre a criminalização. Eu colocarei a proposta apenas para o relato voluntário, mas queria colocar para debate essa questão da criminalização. Então, temos uma proposta de um novo artigo, e vou falar sobre o art. 291.

Pode passar o próximo eslaide, por favor.

Apenas contextualizando. Ficou um pouco pequeno, mas, de qualquer forma, é um tema que já é do conhecimento de todos, eu acredito.

A cultura justa é uma filosofia que já está sendo empregada no meio da aviação há algum tempo, creio que seja de conhecimento de todos. A ideia, na verdade, é criar uma atmosfera na qual o relato é encorajado através de uma cultura não punitiva, no conhecimento de que essa informação é importante, é a base da prevenção de acidentes, da elevação do nível de segurança. E obviamente, quando falamos de um critério não punitivo, temos que determinar limites do comportamento que é considerado aceitável e não aceitável.

Eu determino uma cultura não punitiva quando estou falando de um erro honesto, numa terminologia bastante utilizada. Mas não é a ideia trabalhar quando estamos falando de negligência grave ou de um erro intencional, esses ainda passíveis de uma punição adequada.

A cultura justa é a base do SSP e do SMS, que são o foco das autoridades internacionais, dos órgãos internacionais, na verdade, como a ICAO (International Civil Aviation Organization), no que diz respeito ao sistema que vai trazer o próximo nível de segurança. Então, o sistema baseado em performance, o sistema de gerenciamento de risco operacional, como é o SGSO (Sistema de Gerenciamento da Segurança), como foi traduzido aqui no Brasil.

E o SSP, que seria SGSO para o Estado, tem como base a questão da cultura justa. Então, não haver isso dentro da legislação brasileira pode trazer também decréscimo da própria implementação do SMS no Brasil.

Internacionalmente, esse é um assunto já bastante discutido e tratado em legislação internacional. Trouxe aqui a ICAO. Além de alguns debates anteriores, ele foi tema de um *paper* apresentado na 38ª Sessão da Assembleia da OACI e foi endereçado nos Anexos 13 e 19 – o 13 fala da investigação de acidentes, e o 19 fala justamente da implementação do SMS.

Nos Estados Unidos, existe também uma legislação. Há um regulamento que fala especificamente sobre isso, detalhado em um programa que está explicitado nessa AC. A legislação é bem alto nível, e vai aumentando o nível de detalhamento à medida que se vai passando para uma legislação infralegal.

Na Europa, eu encontrei uma regulação, um regulamento mais básico, que, em seu art. 16, também traz a necessidade de implementação de um programa, de um sistema de relato voluntário. Então, percebemos que o relato voluntário já é tema de legislação internacional.

No Brasil – pode passar o eslaide por favor –, nós temos a lei. No caso, especificamente, do art. 291, ele traz o seguinte:

Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o [então] [...] ao órgão competente para apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.

Essa última parte remete-se à época em que havia várias autoridades e, no caso específico aqui, a vários órgãos responsáveis. Mas, especificamente, nessa primeira parte, não se abre espaço para um aspecto não punitivo. Então, toda vida em que há uma infração, seja intencional, seja por negligência, seja apenas pelo erro honesto, a autoridade deve lavrar o auto.

Inclusive em contradição com a norma, o PSO-BR vai trazer a previsão da implementação de um sistema de relato voluntário, assegurando, inclusive, no §3º, o sigilo da fonte e sua proteção contra sanções disciplinares ou administrativas, tanto no âmbito da Anac, quanto no do Comaer. Ele prevê que isso deve ser detalhado no PSOE de cada uma das autoridades.

Pode passar, por favor.

No PSOE-Anac, antigamente, havia uma previsão, em seus arts. 29, 30 e 46, da implementação de um sistema de relato voluntário não punitivo, mas, no PSOE-Anac atual, isso foi arrancado. Na verdade, existe ainda uma previsão mais genérica, mas não tão específica quanto existia no passado.

Pode passar, por favor.

Continuando, existe também a questão do Termo de Ajustamento de Conduta. Aqui eu coloco esse ponto mais para salientar que não é a ferramenta adequada, até porque o Termo de Ajustamento de Conduta dentro de um sistema tem o seu valor, mas ele é colocado depois da emissão do auto. Nós já temos um sistema que vai correr em paralelo com a necessidade de defesa, com a necessidade de todo o processo administrativo referente à emissão de um auto. Ele fala que, apenas em caso excepcional, o TAC pode prever a suspensão do processo administrativo com auto de infração lavrado. Na verdade, o TAC considera isso como um caso excepcional. Ele não é uma abordagem sistêmica em relação ao relato voluntário.

Pode passar mais um eslaide, por favor.

A nossa proposta principal está ali embaixo. Trata-se basicamente de uma adequação do termo que temos no PSO-BR. Seria um artigo adicional ao Código, no qual a autoridade de aviação civil deve estabelecer um sistema de relato voluntário de ocorrências e deficiências documentadas em seus entes regulados.

O §1º estabelece que “os relatos voluntários de deficiências, perigos ou ocorrências devem ser incentivados, sendo assegurado o sigilo da fonte e sua proteção contra sanções disciplinares e/ou administrativas”, garantindo, então, o aspecto não punitivo.

Ao mesmo tempo, o §2º estabelece que “os dispositivos previstos no §1º do presente artigo não são aplicáveis nos casos em que for comprovada deficiência intencional ou grave negligência por parte do regulado”, lembrando que o estabelecimento do limite é importante quando falamos desse relato voluntário. Então, estamos tentando endereçar a questão do erro honesto.

No art. 291, neste momento, colocaríamos apenas a previsão, até para poder fechar os dois artigos, no artigo que estamos propondo, ou poderíamos colocar um termo mais genérico, como previsto por outros dispositivos deste Código ou textos similares, mantendo-se o mesmo texto.

Em relação ao relato voluntário, era isso.

Coloco só mais um ponto.

Pode passar para o próximo eslaide. Próximo eslaide, por favor.

Na verdade, este ponto é um aspecto para debate. Hoje, o art. 291 estabelece, no §1º, que “quando a infração constituir crime, a autoridade levará imediatamente o fato ao conhecimento da autoridade policial

ou judicial competente.” Existe uma dificuldade em relação à interpretação desse requisito. Isso está gerando situações em que, muitas vezes, meros atos administrativos, que, por vezes, são arquivados, são levados a uma esfera criminal, o que não faz nenhum sentido. Na prática, o que está determinado ali já está previsto em outras legislações.

Na verdade, estamos colocando aqui que isso gera uma burocracia desnecessária, gera um ambiente de desconfiança, porque eu vou lá, relato, muitas vezes, e o cara depois aplica uma multa ou leva isso a outras esferas criminais. Por isso, eu estou querendo colocar: quando não é aplicável, certo? Obviamente, a própria legislação brasileira já prevê, quando há a existência do crime, do dolo, que isso seja tratado adequadamente. Mas o que identificamos aqui é a dificuldade, por exemplo, muitas vezes, dessa interpretação, principalmente quando estamos falando de alguém que não é versado na legislação. Então, estou falando, muitas vezes, de um engenheiro – ele não é um advogado, não é um jurista – que vai interpretar isso e vai falar: “Em qualquer indício de crime, uma vez que eu mesmo não tenho condição de determinar se aquilo realmente é um crime ou não, em qualquer indício de crime – aí o indício tem uma abertura muito grande –, vou levar isso ao MPU e abrir um processo criminal.” Essa atitude gera ônus, gera uma burocracia extremamente desnecessária e não é de interesse público. Então, eu coloco mais esse ponto para o debate da Comissão.

Bom, o que eu tinha para apresentar hoje era isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Muito obrigado.

Estão inscritos o Kerlington, depois o Sr. Antônio Ivaldo e também o Coronel Fernando.

Kerlington.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – Na primeira, Eduardo, por favor, do relato voluntário, eu queria fazer uma pergunta direta ao Marcus – último *template*. A minha pergunta é a seguinte: a sua proposta é inserir um dispositivo que trate de relato voluntário – letra a. Por quê? Do jeito que está hoje não está funcionando? Essa é a primeira pergunta.

A segunda pergunta...

Passe, por favor.

A segunda consideração, na verdade. De fato, indício não é problema nenhum, porque fala em “conhecimento da autoridade policial ou judicial”. Na verdade, isso é muito parecido com a questão da sindicância: quando há indício, é obrigação da autoridade fazer uma investigação mais aprofundada.

Então, o art. 291 não tem nada a ver com o relato voluntário. Você falou assim: “Vou fazer um relato voluntário, e isso vai virar crime.” O artigo não está falando nada disso. A filosofia do Sipaer – vou falar em nome do coronel, porque também somos de lá – trata da política de não punição ao relato voluntário. O art. 291 não está falando disso aí.

Estabelece que, quando a infração administrativa prevista no Código – há um capítulo de infrações – constituir crime, é obrigação da autoridade levar o caso para a autoridade competente, a fim de que possa, através de um processo idôneo, perquirir a questão de dolo e culpa lá na frente.

Na verdade, do jeito que está aí – a partir da semana que vem, nós vamos trazer a revisão da parte de infrações –, esse artigo, hoje, a rigor, está o.k., mas talvez a semântica deva mudar.

Continua a primeira pergunta: por que inserir no Código relato voluntário? Há necessidade? Não funciona do jeito que está hoje?

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Respondendo à sua pergunta: não, não funciona!

O relato voluntário, primeiro, traz insegurança jurídica. Esse é um dos motivos de se inserir isso no Código, uma vez que se está falando de uma prerrogativa, ou seja, uma pessoa relata um erro, mas não vai ser punida por isso.

Além disso, se você leu o art. 291, deve ter percebido que ele fala assim: “Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto para a apuração.” Então, existe a lavratura do auto. A lavratura do auto já exige uma necessidade de defesa. Recebemos o auto e queremos uma defesa. Eu tenho que me defender, pelo menos administrativamente, de uma acusação. Então, eu vou lá e relato uma situação, que é um erro honesto. Já estou conversando com a autoridade, já estou falando quais foram as causas, como estamos corrigindo aquilo, já estou fazendo todo esse processo e ainda vou receber um auto, para, depois, ser defendido numa esfera separada, dentro da agência, separadamente.

Já houve interpretações, por parte da agência, de que esse é justamente o artigo que impede a implementação de um aspecto de relato voluntário. Então, nós queremos, no mínimo, clareza no art. 291, para que possamos implementar um sistema, um sistema, por exemplo... Lembro que o PSOE foi retirado. O sistema de relato voluntário, previsto no PSO-BR, estava previsto no PSOE-Anac, mas foi retirado no PSOE atual.

Então, se vamos implementar isso – este é um conceito que está presente no próprio conceito de cultura justa –, precisamos disso em nível de legislação. Ao se implementar um sistema de relato voluntário, é preciso haver segurança jurídica, porque está prevista, dentro do Código, a emissão de infração, a emissão da multa. E aí vão realmente ser colocadas lá quais são as medidas administrativas que a autoridade pode adotar. Mas já existe um auto, o que vai se configurar, no mínimo, como uma multa, posteriormente, se você não se defender.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Ivaldo.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Foi muito boa a sua apresentação, Marcus. Esse assunto é de extrema importância.

Por exemplo, eu trabalho com aeronavegabilidade e posso falar aqui em nome do SNETA. Várias empresas de táxi aéreo têm problemas com relação a esse assunto.

Há uma empresa, por exemplo, que, algum tempo atrás, recebeu o comunicado de determinada oficina de que o componente que foi revisado na oficina não havia cumprido todos os requisitos da manutenção. O operador, naturalmente, parou a aeronave, trocou o componente assim que soube da informação, mas a Anac, posteriormente a isso, cobrou do operador todos os diários de bordo para verificar os voos realizados com aquele componente. Apesar de a oficina ter reportado o ocorrido de forma transparente à Anac, detectado um problema no seu sistema de manutenção, o operador acabou sendo penalizado por um erro da oficina. A oficina, em princípio, a meu ver, estava fazendo o procedimento correto que era de informar à autoridade aeronáutica que havia detectado um problema e que estava buscando saber com os operadores quais eram os componentes para que o serviço fosse refeito da forma correta. No final das contas, como o Marcus bem citou, a autoridade acaba olhando para esse item do art. 291 e detecta que o operador estava infringindo o Código por estar voando com um componente que não havia sido revisado de forma adequada.

Então, se nós não tivermos a oportunidade de deixar escrito no Código, claramente, a implementação do relato voluntário, as empresas, em geral, ficam numa situação de insegurança jurídica.

Por exemplo, eu conheço várias empresas que são muito sérias e que têm um sistema de auditoria interna. Algumas delas já me relataram que, durante o processo de auditoria interna, ao detectarem uma não conformidade, fizeram a correção, fizeram o plano de ação para minimizar o problema e, durante a auditoria da autoridade aeronáutica, receberam um auto de infração por causa da não conformidade detectada numa auditoria interna, o que não faz o menor sentido num ambiente de cultura justa.

Eu entendo também o lado da autoridade aeronáutica, porque, na época em que argumentei com a autoridade, foi-me apresentado também esse item, dizendo que o CBA me obriga a emitir um auto de infração todas as vezes em que se verificar a ocorrência de infração prevista no Código.

O que nós percebemos é que é preciso haver no Código alguma coisa para que a autoridade aeronáutica possa emitir um programa, sem nenhum prejuízo para a própria autoridade aeronáutica, que incentive a cultura justa nas empresas.

No caso de empresas maduras, como vemos no Brasil – especialmente na área de *offshore*, mas em outras áreas também –, quando há algum problema, quando é detectado algum problema, a primeira coisa que se faz é informar ao cliente. Essas empresas, às vezes, ficam com medo de informar à autoridade aeronáutica, porque elas sabem que, se informarem à autoridade aeronáutica, vão receber um auto de infração.

Uma curiosidade: esse auto de infração é por cada um dos voos. Hoje, cada vez que se detecta qualquer não conformidade, há um trabalho descomunal, porque, primeiro, ocorre a solicitação da autoridade aeronáutica: “Quero todos os diários de bordo, desde que o componente foi instalado.”

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Chega por operação, inclusive.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Exatamente.

Para cada decolagem, há uma multa – para cada decolagem, há uma multa. E, quando eu questionei a autoridade, foi-me explicado que isso é por causa do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Então, acho que temos, hoje, uma oportunidade ímpar de incentivar, via Código, a implementação de um sistema de relato voluntário, que, como o Marcus citou, não é algo que estamos criando do nada. É alguma coisa que já existe em outros países e que tem ajudado a tornar o sistema mais maduro.

Eu entendo que o sistema de aviação, em geral, é uma área geralmente mais madura que a de outros meios de transportes, mas não adianta simplesmente acreditarmos na boa-fé das pessoas. Precisamos ter previsão legal para esses aspectos.

Concordo com o fato de que a autoridade aeronáutica, quando vai a uma empresa e detecta uma infração, emita um auto de infração, mas eu acho salutar que as empresas tenham a opção de ser proativas e de reportar para a autoridade. Exemplo: eu tive esse problema, sanei imediatamente a não conformidade e montei um plano de ação com as ações preventivas para que essa não conformidade não se repita no futuro. Nesse

caso, vai haver uma análise da autoridade sobre se essas ações corretivas são suficientes ou não para impedir que aquele problema se repita.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, pela ordem.

Há a inscrição do Coronel Fernando, do Geraldo, do Brigadeiro Gustavo e do Celso.

Podemos encerrar as inscrições, por favor? Até pelo avançado da hora, porque ainda temos alguns clamores.

Então, Coronel Fernando, por favor.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Bom, como foi mencionado, esse é um assunto que já percorreu o Anexo 13, antes de migrar para o Anexo 19. Ele já foi parcialmente tratado no capítulo do Sipaer.

Então, quando foram estabelecidas as fontes do Sipaer, havia uma intenção de proteger justamente os repórteres voluntários. O nosso foco, à época, era o antigo Relatório de Perigo, que hoje é Relatório de Prevenção, e o nosso antigo Relatório Confidencial de Segurança de Voo, que hoje tem outro nome com a mesma sigla.

À época em que foi aprovada a Lei 12.970, nós estabelecemos, entre outros, como fonte Sipaer, “dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências”. Acontece que o nome “ocorrências” dá a entender que é preciso haver alguma consequência negativa para que seja considerada como uma das fontes do Sipaer.

De qualquer modo, essa fonte recebe a proteção do Código. Então, no mesmo art. 88-I, o §2º estabelece que:

A fonte de informações de que trata o inciso III do caput [que é justamente esse sistema de notificação voluntária] e [ainda] as análises e conclusões da investigação Sipaer não serão utilizadas para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos, e somente serão fornecidas mediante requisição judicial, observado o art. 88-K dessa lei.

Então, a ideia, aqui, era justamente dar essa proteção. Na nossa proposta de revisão, nós fizemos uma proposta de melhoria do texto em que nós colocaríamos dados do sistema de notificação voluntária de ocorrência e de condições de risco. Na verdade, esse sistema de notificação voluntária é um sistema de notificação de condições de risco. Essencialmente é isso, e é o que está no SMS.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Dentro do contexto do Anexo 13, certo? O SMS é mais abrangente, por exemplo, quando ele... O SMS vai abranger o fabricante aeronáutico dentro do contexto do 21. Então, ele é um sistema de produção, também, e um sistema de qualidade associado. Não necessariamente associado diretamente ao aspecto de segurança direto, por exemplo, como a gente falou do Anexo 3, de investigação de acidente.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Mas veja bem: o que se quer proteger... Na verdade, ele está adstrito à questão da segurança. Então, se ele está relacionado à questão da segurança, necessariamente ele vai envolver risco.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Mas não necessariamente vai envolver ocorrências. O que eu estou querendo colocar...

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Não, não. Então, vou recapitular, porque você não entendeu.

Hoje a lei prevê sistema de notificação voluntária de ocorrências. A proposta que nós fizemos, no início dos trabalhos da Comissão, é transformar esse inciso em “sistemas de notificação voluntária de ocorrências e de condições de risco”. Dessa maneira, você vai ter um sistema de notificação voluntária de condições de risco que vai se constituir numa fonte do Sipaer e que vai estar protegida contra o uso judicial e administrativo, como fonte do Sipaer, coisa que hoje está presa apenas à notificação voluntária de ocorrências.

Então, essa proposta de proteção ao sistema voluntário de notificação já faz parte da proposta de melhoria do capítulo do Sipaer. Então, já está integrando, lá no art. 88-I.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Coronel, na realidade são coisas distintas. Esse sistema voluntário... Imagine que não fosse aviação; imagine que a gente fosse uma empresa financeira e tivesse de atender as normas da Receita Federal, e, por algum motivo, a gente não atendeu uma determinada norma. Aí, eu quero entrar em contato com a autoridade, explicar o que eu não atendi e fazer um plano de ação, para evitar problemas no futuro. Então, a ideia do relato voluntário é uma ideia que não necessariamente está ligada com o Sipaer.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Quando você fala de Anexo 13 e Anexo 19, você está falando de *safety*. Então, se é algo além do *safety*, a base da Icao não será o Anexo 13 e o Anexo 19. O que consta do Anexo 19 é o dispositivo do Anexo 13 que foi simplesmente compilado no Anexo 19, o.k.?

Então, se vocês querem proteger algo além das condições de risco, o embasamento não é, necessariamente, o que foi apresentado aqui. Agora, o que diz respeito às condições de risco, ao *safety*, isso está sendo tratado, abordado, aqui na proposta do Sipaer.

Só mais uma observação: se, porventura, optarem por continuar com essa proposta, é preciso adequar a redação, também, para tratar da autoridade de aviação civil, não autoridade aeronáutica.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – A minha proposta era realmente relacionada a safety, porque é a base do 19 do SMS mesmo, que a gente estava colocando. O único... Eu não tenho nenhum problema em relação a tratar disso em outro artigo, foi só uma proposta. Tem de adequar o 291 com certeza, mesmo que haja essa alteração dentro, por exemplo, do 88-I.

O único desconforto que eu tenho em tratar disso dentro do Sipaer é que eu acredito que possa haver, no futuro, alguma confusão por se relacionar, uma vez que isso está sendo tratado no Sipaer... Sei que isso é errado, mas, uma vez que isso está sendo tratado no Sipaer, estaria associado apenas à investigação de acidentes.

Eu sei que existe o aspecto de prevenção dentro do conceito do texto do Sipaer, isso é claro na lei, mas talvez um entendimento mais claro fosse dado se a gente tratasse num artigo separado; só colocando em relação ao debate. Não tenho nada contra, novamente, colocar isso dentro do 88-I.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Nesse caso, a gente estaria trazendo uma discussão que já ocorreu muito no passado e que hoje já está bem mais harmonizada, entre competências do Cenipa e competências da Anac. Eu digo a você que hoje está muito mais harmonizado, então eu não vejo isso como um problema, ao contrário.

A gente está trabalhando junto com a Anac na atualização do decreto do Sipaer. Algumas coisas que se pensava alguns anos atrás... A Anac mudou de rumos, então as coisas estão bem harmonizadas. Eu não vejo isso como um problema, não; ao contrário, acho que seria um caminho melhor, porque é o caminho de sedimentar um entendimento que é mais coerente e que está sendo, realmente, aplicado por ambas as partes.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sr. Geraldo.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Só um comentário. Só explicando: a investigação de ocorrência de acidente aeronáutico é realizada pelo Cenipa. O auto de infração é emitido pela Anac. Então, são dois...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO (*Fora do microfone.*) – Ou Decea.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Ou Decea. Então, são duas... São outras autoridades.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO (*Fora do microfone.*) – Ou Cenipa, se houvesse também...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Geraldo. Dr. Geraldo, depois Gustavo, depois o Paulo.

O SR. GERALDO VIEIRA – Eu havia pedido a palavra para fazer um esclarecimento na direção do que foi feito pelo Coronel.

A discussão, no que se refere ao Sipaer e tudo o mais, não é tão importante. A discussão importante é que esse dispositivo tem de ser alterado. À medida que o Estado regulador exige mais informações dos agentes econômicos, mais os agentes econômicos ficam sujeitos a uma eventual criminalização de conduta perante a omissão no encaminhamento de informação, ou perante uma omissão ou um atraso no encaminhamento de uma informação.

No caso das empresas aéreas, eu fico imaginando como o acionista majoritário da empresa – ou o controlador – permanece nesse segmento de atividade econômica. Além de as margens serem brutalmente baixas com relação ao volume dos capitais investidos, crescentemente, quase que anualmente, a Anac, o agente regulador, ou outros órgãos públicos passam a exigir mais documentação das empresas.

Imagina, num voo internacional, um passageiro... Só sobre um passageiro que sai Brasil – por exigência da Polícia Federal, enfim, da operação global – nós prestamos cerca de 15 informações – até o número do cartão de crédito com que o indivíduo comprou a passagem; quantos anos ele tem, estado civil, onde mora, onde vai ficar hospedado no exterior, e vai por aí. Então, eu me recorro de que são bilhões de informações.

Eu mesmo vivi, há uns quatro ou cinco anos, uma situação de constrangimento na Anac. Nós íamos discutir uma resolução que propunha obrigar as empresas a encaminhar dados meramente estatísticos, para que a agência pudesse entender quantos passageiros foram transportados por ano – quantos homens, quantas mulheres, quanto gordo, quanto magro, se preto, se negro, se amarelo, vermelho, enfim, é uma parafernália de informação, fora as questões do voo.

Ocorreu que uma das empresas perdeu o prazo pra mandar, e um técnico de uma outra – um dos milhares de técnicos que ficam lá, trabalhando 24 horas por dia, escravos de informação do poder público –, solicitado, encaminhou uma informação errada.

A consequência disso para a empresa foi que o indivíduo olhou aquilo, o fiscal – que nem tem formação jurídica, nem treinamento adequado –, e colocou lá como se fosse uma declaração falsa para o órgão regulador. Um equívoco claro de informação, um número, um algoritmo usado errado e a conduta foi criminalizada e mandada para o Ministério Público. E a empresa, uma empresa seriíssima, tem de prestar contas por um erro,

um equívoco, em milhares de informações que todos os anos são capturadas a mais, exigidas do órgão regulador ou da Anvisa, ou da Polícia Federal, ou do Ministério das Relações Exteriores.

Nós prestamos informações diariamente, 24 horas por dia, para oito novos órgãos ou entidades públicas. Eventualmente vai haver erro, assim como acontece com a oficina de manutenção, e o que está o fiscal... Normalmente, os aplicadores do código sequer são advogados ou têm formação jurídica. Então, a questão é que esse indivíduo passa a emitir um auto e isso tem consequência futura. As empresas se incomodam com isso.

Quer dizer, os agentes econômicos ficam com a espada na cabeça, numa atividade em que, além de dar prejuízo na maior parte dos casos, o indivíduo é criminalizado. Então, isso desestimula, inclusive, o crescimento saudável do setor e o indivíduo está lá... Não, ele é funcionário público, servidor público, estável, erra e não responde pelo erro, quando faz uma imputação falsa. Aí, ele não responde. A declaração da empresa é falsa. A imputação mal feita, que vai para o Ministério Público e depois para o Poder Judiciário, por essa ninguém responde.

Então, nós temos... O Código tem essa deficiência; ele nasceu de um direito sancionatório administrativo, sancionatório penal produzido por um Estado ditatorial, sem discussão com a sociedade, até que nível quer criminalizar. Não temos outra saída a não ser fazermos mudanças efetivas agora, neste momento de proposta de reforma do Código.

Então, quero dizer que concordo com os argumentos aqui trazidos pelos colegas. Vamos debater mais profundamente, mas a situação, como está, merece reforma.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Só para...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Vou passar para o Gustavo, aí depois...

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Ah, desculpe.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O senhor já está inscrito.

Brigadeiro, por favor.

É o Celso e você, Ivaldo. Mais alguma inscrição ou podemos fechar? Fernando, Coronel Fernando. Marcos. Aí, encerramos.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Eu queria voltar... A minha dúvida é: esse art. 291 é o artigo atual do Código. Eu queria saber o que está sendo proposto no lugar dele, porque...

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Na verdade, há duas propostas.

Em relação ao relato voluntário, é só a adequação dele para que a gente possa endereçar os artigos do relato voluntário...

Sobe um eslaide, por favor. Isso.

Então, em vez de manter que “toda vez que você verifica a ocorrência, você vai lavrar o auto”, então, “exceto como previsto nos dispositivos desse Código”, ou algum termo genérico que você coloca ali no início, para que você dê a prerrogativa de o cara não lavrar o auto, porque o art. 291 é bem direto em relação a isso; e aí, prevê no relato voluntário.

Propus um artigo separado, mas aí o dispositivo que será utilizado – se vai ser dentro do art. 88-I ou se vai ser um artigo separado, é uma discussão meramente de forma. Mas essa é a proposta. Dentro desse contexto do 291, existe a questão de você fazer essa previsão. Existe também a questão da criminalização, que é um caso além do relato voluntário, mas também correlato ao assunto, que pode necessitar de uma mudança um pouco mais profunda do 291. Como proposta, por exemplo, a retirada dos §§1º e 2º. Mas aí eu coloquei mais para debate e para que a gente pudesse receber a proposta da...

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – O.k., eu só queria, então, pedir... A minha sugestão é que a gente coloque autoridade competente em vez de autoridade aeronáutica, porque a gente está tratando de...

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Sim.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – ... de fazer a divisão. E também esse “quando uma infração constituir crime” é que eu queria pedir para o pessoal do Jurídico dar uma olhada se é “tiver potencial para constituir crime”, porque acho que o agente público que está analisando a conduta não tem condições de dizer que uma conduta é criminosa *per se*. Ele vai ter de... Quando houver potencial. Se eu disser que você cometeu um crime por uma conduta X, eu posso estar... Posso ser alvo, como agente público, de um processo.

Só vou dizer que, potencialmente, essa conduta foi criminosa e se submete à autoridade judicial para corrigir. Então, era... Eu sei que... Estou fazendo, inclusive, uma reparação, que está, originalmente, no Código. Mas acho que é importante trocar esse “constituir crime” para “potencial de constituir crime”.

Obrigado.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Brigadeiro, como colocado pelo Geraldo em relação a esse aspecto do crime, existe uma dificuldade porque a pessoa que está definindo isso muitas vezes não

tem formação jurídica, nem conhecimento para essa definição. Isso é uma dificuldade, e gera uma dificuldade extra, porque, quando você é levado, por exemplo, ao MPU, à Polícia Federal, o mundo da aeronáutica tem suas singularidades. Você tentar explicar aquele sistema complexo, como é, por exemplo, um sistema de fabricação aeronáutico, todos os seus documentos, todas as suas singularidades para alguém que não é do meio aeronáutico é muito complexo. Então, justificar por que você colocou isso, de onde veio esse erro, mesmo sem vantagem nenhuma... Muitas vezes há muitas desvantagens em colocar determinados documentos. Mesmo assim, isso traz muito trabalho, é muito oneroso. Então, talvez...

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – É, mas a gente está sempre submetido... Com todo o respeito, Geraldo, se eu tiver de contratar advogado em todas as funções que fazem qualquer tipo de fiscalização, garanto que as tarifas serão bem mais altas. Perdão.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Celso.

O SR. GERALDO VIEIRA – Brigadeiro, o senhor tem razão.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Celso, você vai querer fazer uso da palavra? Engenheiro Celso.

Brigadeiro, o senhor já encerrou?

Celso, por favor.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Só corroborando, eu vou trazer aqui dois relatos de casos verídicos.

Há cerca de seis meses, um colega meu me pediu ajuda porque, quando ele foi liberar a IAM de uma aeronave no sistema e-DIAM, na hora de digitar, ele digitou um número errado – foi um erro de digitação. Essa aeronave caiu na malha fina da Anac, e ele tomou um auto de infração porque digitou um número errado. Isso causou muito problema para o cara, que teve de fazer a tal da defesa prévia, teve de arrumar alguém para fazer a defesa dele na forma que a lei exige.

Então, eu acho que esse tipo de proposta vem para nos resguardar quanto a isso. Todo mundo é passível de erro – ainda mais um erro desse, que não colocou ninguém em risco. É um erro que, quando ele viu, ele se dispôs a corrigir prontamente.

Agora, uma coisa que aconteceu em 2006 – essa, comigo. O que aconteceu? Exigiram que as aeronaves instalassem um equipamento; que as aeronaves movidas a turbina, com seis ou mais passageiros, instalassem EGPWS. Então, falava assim: “seis ou mais passageiros”. Tudo bem. Eu trabalho com Suplementar de Tipo, comecei a fazer projetos. Um cliente chegou para mim e falou assim: “Olha, eu entendo que, se eu desativar um assento do meu King Air, que tem seis passageiros, ele passa para cinco e eu não preciso.” Eu falei: olha, eu acho que não, porque, se fosse assim, um Boeing cargueiro não precisaria de EGPWS e eu acho que precisa. Ele falou: “Não, não precisa, não.” Eu falei: bom, para tirar a dúvida, vamos submeter um questionamento à Anac.

Eu mandei um questionamento para a GGCP. A GGCP, através de ofício, foi catedrática; falou: “Vale o número máximo de assentos contido no TCDS.” Eu peguei, mandei emoldurar isso, preguei na parede do meu escritório. Quando um cliente falava qualquer coisa, eu apontava para o cliente e falava: está lá, é uma determinação da Anac. Até que, um dia, um cliente, dono de um táxi aéreo, falou assim: “Olha, Celso, isso não tem nada a ver. Tem um outro amigo meu que tem um táxi aéreo no Rio; ele retirou os assentos e está operando normalmente.” Eu falei: então, vamos ver o que aconteceu.

Realmente, eu vi o ofício da Anac atendendo àquilo. Então, eu oficiei também à Anac do Rio de Janeiro. Na época, o superintendente ficava no Rio de Janeiro e o superintendente me falou: “Olha, o entendimento da Anac é que é o número instalado, não é o número máximo. Então, quem te passou essa informação deve se retratar.”

Ora, eu passei esse tempo todo falando para todo mundo que aquela era a regra, que eu tinha um ofício da Anac, e aí alguém fala para mim: “Não, a regra é outra.” O meu cliente vira para mim e fala: “Você é um bandido. Você quis me vender um serviço que eu não precisava comprar.” E aí?

Então, quer dizer que eu não posso errar. Se eu errar por causa de uma digitação, aplica-se a lei, auto de infração. E para quem me causou esse dano moral junto aos clientes? Não acontece nada. Então, eu sou a favor, sim. Quem erra com a consciência tranquila, limpa; quem combate o bom combate; quem age de acordo com a lei; e quem se responsabiliza pelos seus atos, não pode ficar refém dessas pessoas que querem encher os cofres públicos através de autos mil.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Ivaldo, Fernando, Marcus. Aí podemos encerrar e passar a palavra para...

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Só um...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Está bem, um direito a resposta, não é? Eu senti que o senhor levantaria a mão.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Seria agora ou depois?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, Ivaldo, por favor. O Honorato e encerramos, está bem? Por favor.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Depois? Agora?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Você quer falar? Acho que... Você já quer falar agora? Você já está...

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Eu só queria deixar uma mensagem. Sei que existem casos que, eventualmente, os membros aqui já viveram, e que podem direcionar a visão que têm da agência, e tudo; mas a gente tem de ter um pouco de paciência na hora de tratar, principalmente, de artigos como esse. É difícil a autoridade entender quando a pessoa está com a alma tão limpa, com a consciência tão tranquila de tudo aquilo que fez.

Então, o auto de infração, normalmente, é para que haja a investigação – embora eu concorde com muito da discussão que foi colocada aqui, que o voluntário deve ter o seu valor especial. Mas temos de ter um pouco de tranquilidade, porque, às vezes, há casos que aconteceram e que não podem direcionar totalmente a nossa visão e a redação que é colocada aqui no Código.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Pois não.

Então, Sr. Ivaldo, por favor, vamos... Ivaldo, aí voltamos ao Fernando, Marcus e vamos encerrar.

Ivaldo, por favor.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Eu queria deixar um exemplo que foi reportado no SNETA, também, de um operador *offshore*. Ele passou por auditoria na Anac, na base, porque atendia a algumas plataformas em alto mar. Durante essa auditoria foi solicitada a documentação de algumas aeronaves. A Anac levou essa documentação para o Rio de Janeiro e, numa sexta-feira à noite, foi emitido um ofício de suspensão de três aeronaves, suspendendo o CA das três aeronaves. Esse ofício, por acaso, foi descoberto por um funcionário que, não sei por que, estava olhando *e-mail* no sábado de manhã e avisou para a base que tinha de parar a operação daquelas aeronaves, porque ele havia acabado de encontrar um ofício da Anac que havia sido enviado na calada da noite, na sexta-feira, suspendendo.

Essa base ficou sábado, domingo e segunda sem resgate aeromédico às plataformas. Então, se houvesse qualquer emergência nessas plataformas, não haveria nenhuma condição de alguém ser resgatado, porque o funcionário da agência interpretou que um determinado componente não era aplicável, sendo que esse componente havia sido aplicado pelo fabricante da aeronave.

Então, eu volto novamente ao mesmo comentário do Celso e do Dr. Geraldo. O usuário do sistema não pode errar, senão ele leva um auto de infração. O funcionário da Anac pode errar, porque não há problema algum com relação a isso. O curioso é que essa empresa está há mais de um ano respondendo, ainda, a esse caso, porque a Anac, a cada 30 dias, pede mais documentação do caso, apesar de ter sido esclarecido pelo fabricante que o componente era, sim, aplicável, e poderia estar sendo utilizado.

Então, uma sugestão para o código é que, na hora em que eu coloco ali que ele vai lavrar o auto de infração, ele deveria listar qual item da legislação não está sendo cumprido e qual evidência ele tem com relação a isso. Porque a gente tem relatos, também, no SNETA, de auditorias da autoridade em que o funcionário da autoridade aeronáutica tem dúvidas, e ele lança um auto de infração porque tem dúvida. Isso é uma coisa inaceitável. Na realidade, ele tem dúvida, ele lança o auto de infração para o operador se explicar, e depois a gente vê o que acontece.

Com relação ao art. 291, a minha sugestão: além de colocar lá que tem de citar o item da legislação que não está sendo cumprido, o §1º e o §2º simplesmente têm de ser excluídos do Código Brasileiro de Aeronáutica. Não vejo nenhuma vantagem nem para a autoridade, que é obrigada a fornecer a informação para a autoridade policial ou autoridade judicial, e eu não vejo nenhuma vantagem nisso para a segurança do sistema em geral. Isso, na realidade, é só mais uma burocracia que as empresas são obrigadas a responder depois, porque, além de responder por autoridade, têm que responder para Ministério Público e outras autoridades que não precisariam estar envolvidas no assunto. Só isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Perfeito.

Senhores, nós temos que delinear a reunião de terça-feira, para que ela seja proveitosa. Nós temos apresentações já definidas para terça-feira? Relação dos grupos? Então já podemos partir para os debates, dentro do código, dentro das contribuições que foram apresentadas.

Assim, senhores, passo a palavra ao Coronel Fernando, por favor, para as considerações.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Bom, eu queria só fazer um reordenamento de tudo que foi falado, porque nós começamos com uma apresentação sobre sistema de reporte voluntário e, no meu entendimento, o assunto começou a tomar um rumo um pouco distinto do tema inicial. Eu entendo que esses outros assuntos que foram trazidos são relevantes, devem ser abordados, mas eu gostaria de fazer uma distin-

ção entre o que é sistema de reporte voluntário, porque é um instrumento previsto nos anexos da Icao, ele é objeto de auditoria da Icao, então, eu entendo que deva ser tratado como tal, algo bem específico, relacionado à segurança de voo, ao Safety.

A minha sugestão, então, é de que essa outra sistemática de reporte que aborda outras questões que não as relacionadas aos riscos à segurança tenham um tratamento igual ou similar, porém em uma parte do código que não na parte do Sipaer. A minha sugestão é de que seja tratado no Sipaer o sistema de reporte voluntário previsto no anexo 19.

Em outra parte, que seja dado, então, tratamento abordando todas essas questões que foram sugeridas. E eu entendo que o ideal seria que alguém, evidentemente não eu, porque a minha parte eu já fiz na prevenção, mas algum dos interessados que tenha esses exemplos, essas ideias, trabalhe, então, numa sugestão específica para esses casos, de repente até aproveitando algo que já foi falado aqui ou que está ali na apresentação do Marcus, para abordar essas outras questões que também envolvem aspectos de injustiça nesse trato com a autoridade. É a minha sugestão.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, rapidamente, ainda tenho aqui uma obrigação funcional. Nós recebemos aqui, pelo e-Cidadania – hei de passar a palavra rapidamente para o Marcus –, alguns comentários do Sr. Augusto Fonseca, no qual ele reitera se o Sr. Antonio Ivaldo sabe que as audiências públicas da Anac não são públicas nem audiências, porque não são presenciais e as contribuições são por *e-mail*. Eu não sei se ele quer contestar uma pergunta, depois repassa ao senhor e o senhor responde depois, porque nós estamos com o tempo assim... E a mesma coisa: ele pediu que, quando possível, o Honorato possa responder às perguntas foram encaminhadas. As perguntas eu encaminhei para o senhor, agora, no começo, aí o senhor, posteriormente, se encarrega de responder – pode ser pela comissão – aos questionamentos do Sr. Augusto Fonseca da Costa.

Marcus, por favor, rapidamente.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Só esclarecendo um ponto. Os exemplos que foram dados tratam de registros e falam, também, de sistemas regulados, que também vão ter um SMS aprovado. Quando eu falo do 21, quando eu falo do 145, estou falando de um sistema regulado, e esses registros são exigidos por regulamento, regulamentos de segurança.

Então, se você me exige que eu registre essa informação por um fim de segurança e se eu estou tendo um erro dentro desse registro, ele está, sim, relacionado à segurança. Ele pode não ter uma relação tão direta quanto uma ocorrência durante uma operação, mas ele é um sistema regulado por fins de segurança tanto quando a gente fala de uma oficina, quando a gente fala de um operador, quando a gente fala de um fabricante de aeronáutica. São sistemas, sim. Os SMS vão ser aplicáveis aos ambientes 21, já são aplicáveis no ambiente 145 e estamos falando, em todos os exemplos, de registros associados a esses sistemas.

Então, acredito que, sim, o que está sendo debatido aqui não foge do escopo original da apresentação, embora possa não ter uma relação tão direta. E é justamente esse o meu medo, na verdade, o meu temor, ao colocar a minha preocupação dentro do contexto do Sipaer. Entendo perfeitamente, concordo com o senhor, Coronel, quando a gente fala que já é um debate antigo, que já foi sanado. Sim, já foi sanado na maioria, mas eu acho que não completamente. É apenas uma opinião pessoal em relação a essa divisão das atribuições.

Novamente, ratifico: nada contra colocar isso dentro art. 88. E a ideia, só pontuando rapidamente, a intenção é simplesmente colocar o aspecto do relato voluntário e trazer para o debate a criminalização. A forma como a gente vai colocar isso pode ser debatida por *e-mail*. Isso é independente. Mas o que eu queria, até como foi conversado dentro do grupo de trabalho, é tornar a demanda clara para os membros para que isso possa ser debatido de maneira mais produtiva.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Obrigado.

Vamos agora, aos conclames da nossa relatoria.

Em primeiro lugar, senhores, quem quer comparecer, quem quer que seja efetivada a reunião na próxima semana?

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Eu tenho que responder ao cidadão?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O senhor quer responder agora ou quer responder posteriormente?

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Rapidamente. Eu concordo com o cidadão que fez o comentário. Acho que, na auditoria pública da Anac hoje, a gente não tem direito ao debate ou à discussão sobre o assunto. Basicamente, a gente manda uma contribuição por *e-mail*, que grande parte das vezes simplesmente não é aceita.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Foi o Sr. Augusto Fonseca da Costa que fez a pergunta.

Passo a palavra, então, para a nossa Relatora para as considerações em relação à tabela. E vão pensando a respeito, por favor, da reunião de próxima terça-feira, da sua necessidade, para que seja uma reunião objetiva, para que possamos debater as contribuições que foram feitas à tabela.

Professora, por favor.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Boa tarde, quase boa noite, quase até logo, já, para vocês.

Então é o seguinte, só pra fechar: eu gostaria que, então, dentro do possível, nós tivéssemos um consenso sobre essa questão de hoje. Vocês teriam que se formar em grupos – Kerlington também vai participar da redação da parte de sanções e infrações –, enfim, para que nós possamos, então, inserir isso em uma tabela para discussão e, depois, ter uma codificação, uma cristalização desse termo numa redação com uma roupagem jurídica efetiva, não criticando sua redação, mas numa redação com uma roupagem jurídica.

Segundo, eu já encaminhei um *e-mail* a vocês com uma tabela. Vocês leram o texto. Foi uma linguagem um pouco mais formal a que mandei, e não coloquial. Aqui nós temos a penúltima tabela. Vocês vão ficar livres dela logo, porque essa aqui é a Tabela Geral 5, até a data de ontem, com todas as inserções. E o que eu pediria, por gentileza, é que vocês deem uma olhada e verifiquem se suas sugestões estão na tabela. Por exemplo, na semana retrasada, o Kerlington verificou que a dele não estava inserida e, depois de algumas conversas, foi acertado e foi inserida. Não achamos a do Tércio também. Então eu pediria, por gentileza, que, como essa é a penúltima tabela, a última tabela vai ser entregue após a entrega de todas as sugestões no dia 19, aí vai ser definitiva. Então eu pediria uma revisão de todos para que a gente possa, então, com o grupo de apoio jurídico – não vou dar nome de comitê jurídico, é um grupo de apoio jurídico –, nós possamos, então, fazer efetivamente a contestação do novo CBA com base nessas colaborações. E para os artigos que não receberam nenhuma sugestão o próprio grupo de apoio jurídico vai apresentar as sugestões viáveis.

Posteriormente, vocês vão receber um texto pronto. Quer dizer, é um pronto incluindo as posições fundamentais que foram colocadas, desde que sejam posições viáveis à luz do ordenamento jurídico brasileiro, porque nós vamos dar uma sistematização aqui de uma forma holística e à luz também da Teoria Geral do Direito para que nós possamos ter, então, uma norma jurídica que não contenha antinomias com o nosso sistema e Constituição e Direito Internacional. Inclusive, quanto a algumas normas de Direito Internacional, vou verificar no Itamaraty se existe alguma reserva feita, ver a Convenção de Viena, enfim, eu vou verificar o que houve da parte internacional e, depois, nós vamos ter essa finalização dos trabalhos.

O que mais eu iria falar? Que, eventualmente, essas propostas de hoje, se vocês puderem, mandem por escrito. Nós estamos também elaborando uma planilha de divergências, vocês já a receberam. Realmente nós vamos ter divergências até o final das nossas reuniões aqui, em síntese.

Outra coisa: não teremos mais reuniões, em princípio, pessoais de grupo de apoio jurídico. Agora vamos fazer essa fase final com encontros virtuais e, se necessário, depois, nós marcaremos aqui uma reunião, na hora do almoço ou após o almoço, do grupo de apoio jurídico, para que possamos, enfim, finalizar esse trabalho até o dia 25 de novembro.

Pois não.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – Professora, só ratificando, só para organizar e ficar, também, em ata, etc., como, na parte de sanções, já começaram a pipocar alguns itens como do Marcus e não sei quais outros, eu conclamo aos membros e a todos os interessados que, olhando o aspecto de sanção ali, infração, etc., se virem alguma perspectiva ou tiverem alguma sugestão, encaminhem para mim, o *e-mail* está lá, ou para o grupo, enfim, que eu vou juntar tudo para depois encaminhar para senhora já com as sugestões, porque a gente já está um pouco sem tempo.

Quanto ao Decea, eu pedi ao Brigadeiro, como ele lida com isso, há um conselho julgamento lá e tem algumas coisas, o setor do Decea é muito próximo da questão de sanção, se há alguma coisa que é aplicável ou não, é interessante a gente saber do Decea onde o código esbarra, ou para o bem ou para o mal. Então, o Brigadeiro também, o pessoal dele vai ajeitar isso.

Se houver reunião semana que vem, não sei, talvez, na próxima, em 15 dias, a gente já tenha a parte concatenada de infração.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – E outra coisa: nós temos uma fase de racionalização dos trabalhos. Realmente, propostas, a partir do dia 19, nós não vamos mais considerar, porque nós não teremos tempo hábil para fazer a revisão deste trabalho. Então, estou aqui à disposição posteriormente para quem quiser conversar nesse setor.

Pois não?

O SR. CARLOS EBNER – Está faltando, ainda, uma parte de contrato responsabilidade, não?, que coube a Bernardo.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – É o Bernardo. Isso, ele está viajando.

O SR. CARLOS EBNER – Ele deve apresentar, eu acho, na próxima semana, dia 13. Eu estou vendo que aquilo também é um item bastante discutível. Eu estou só vendo que, até o dia 19, para discutir, o tempo é muito curto.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Nós não temos mais... Eu digo o seguinte...

O SR. CARLOS EBNER – Só estou alertando que é um item muito importante e que nós não vamos ter tempo para discuti-lo se nós estamos prevendo a data do dia 19.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – O problema é o seguinte: é possível ser mandada a proposta e, depois, vamos fazer a discussão, porque, eventualmente, nós vamos ter uma revisão final. Nós vamos receber a tabela nº 6 depois de uns quatro dias das propostas recebidas. Agora, como é que fica essa questão do prazo?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, Ebner, veja só, na semana que vem, quem vai fazer as apresentações? Quem estaria inscrito? Gustavo.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Ao longo dessa semana, vou estar submetendo ao grupo mais alguns artigos que a gente fez sobre a zona de proteção aeroportuária. Eu tenho uma proposta para o 14 que visa tratar dos crimes de responsabilidade do Código Penal, apontar, de alguma forma, que não observar o Código da Aeronáutica e a lei decorrente, a gente aponta, porque o Código Penal fala em colocar em risco a navegação aérea. Então, estou tentando colocar, de alguma forma, no 14, algo que aponte esse tipo de conduta fora do Código como sendo uma conduta de risco. Eu vou submeter amanhã, ou então, no mais tardar, quarta-feira, alguns textos e alguns artigos com relação a isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Quem teria disponibilidade para estar aqui na terça-feira da semana que vem? Quem? Kerlington, terça-feira da semana que vem? Quem teria disponibilidade para estar aqui? Geraldo? Marcus?

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Presidente, eu achei que não iria haver reunião. Eu vou viajar para o exterior na semana que vem.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Então, uma boa parte do grupo tem possibilidade. Senhores, nós também temos algumas questões.

O Geraldo mora em Brasília. O senhor poderia estar aqui na semana que vem? Não? Certo, que pena. É, porque nós teremos assim...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Como é? Fala para mim, também quero saber. O que foi? *(Intervenção fora do microfone.)*

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – É dia 13, claro, o feriado é segunda-feira. Bom, se nós pudéssemos adiantar, seria bom que nós adiantássemos pela via virtual. Estou disposto a vir aqui na terça-feira. Eu estou, praticamente, me dedicando apenas ao CBA, salvo engano. Então, podemos marcar uma reunião para terça-feira? Senhores, reunião na terça-feira que vem? Quem pode? Vamos, por favor. Ebner, sim ou não?

O SR. CARLOS EBNER – Sim.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Donizeti, o senhor poderia?

Eu vou entrar em contato com os demais membros para verificar quem pode. Acho que o Bernardi já deverá ter chegado e seria bom ele colocar esse ponto. O Brigadeiro tem algo mais interessante para colocar até mesmo para nós anteciparmos essa fase de discussões e debates. Também nós temos a questão da das multas e as infrações cometidas pelo comandante, pelo operador. Obviamente, acho que lá pelo dia 19, nós teremos uma discussão ampla sobre isso.

Vai ser o ponto...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Se houver *time*, não é? Então, senhores, vamos marcar para...

Ricardo e Bernardi só chegam dia 13 do exterior. Dia 14, quarta-feira, fica tão flexível... Fica muito... Para essa parte de infração, realmente, eu acho importante estar o máximo de presentes, porque essa parte de infração, realmente, é nevrálgica. Então...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Sexta não dá?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Não, Sexta é péssimo. Sexta não dá.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Georges.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Eu só queria fazer uma nota de que uma parte, comprometida pelo Catanant, algumas reuniões atrás, será entregue nos próximos dias, talvez na semana que vem.

Mas quero deixar registrado que o tempo é realmente curto mesmo para a análise. Depois de 19, acho que vai haver uma boa quantidade de texto para...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eu acho que nós temos que ver esses *hot points*. Nós temos a questão da responsabilidade, temos a questão das infrações, que são importantes. E uma possibilidade que veio à Mesa seria a de marcar para terça-feira, na parte da manhã. Fariamos o esforço concentrado dias 19 e 20, se fosse para, realmente, focarmos essa situação. Dia 19 e 20, segunda e terça. Aí seriam dois dias intensos para debatermos. Não termos reunião semana que vem, mas, em compensação, dias 19 e 20. Aí nós poderíamos concentrar esses assuntos, para que pudéssemos exaurir essas discussões. Semana que vem, então, não haveria reunião e nos dias 19 e 20 teríamos. O Bernardi estaria presente, o Geraldo poderia estar presente e nós poderíamos fazer esse esforço concentrado. Eu tenho agenda só para o dia...

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Presidente, eu entendo que, na terça, nesse caso, a gente ganha duas horas, porque podemos começar mais cedo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, ou seja, seria dia 19 e dia 20.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Aí dia 20, em vez de começar 10 horas, começamos de manhã, às 8 horas.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Não, o Senado abre a partir das 9 horas. Poderíamos começar às 9 horas.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Então 9 horas.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Abre às 8 horas? Será 9 horas.

Então, todos anuem que dias 19 e 20 faremos, então, esse esforço concentrado para vermos esses temas? Senhores, por favor, pela ordem. Vamos ver os temas, vamos exauri-los, vamos estudar isso virtualmente. Nós temos o grupo para discussão e para debate. Se quisermos discutir tudo aqui, é impossível. É impossível nós discutirmos todos os assuntos, 400 artigos aqui dentro; não dá. Então, nós temos que pegar esses *hot points*, aquilo que nós queremos também fora das discussões. Temos pontos importantes, como o caso das infrações, caso de responsabilidade civil, temos que ver as discrepâncias que existem, mas também temos que fazer esses debates *on-line*.

Podemos, então, fechar dias 19 e 20? Então, todos de acordo com os dias 19 e 20, para que, realmente, possamos tratar desses assuntos.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dia 13 não teria. Parece que está havendo uma discrepância de agenda muito grande, infelizmente. Por mim, eu ficaria dia 13 e 14 – dia 15, não, porque tenho compromisso.

Bom, senhores, algo mais a colocar? Eu tenho que passar a pauta para a Mesa. Como não teremos reunião na semana que vem, então, nós temos agendado o Bernardi, temos agendado o Geraldo – vamos também falar sobre a questão –, temos o Antônio Ivaldo. Os senhores me passem os temas do que os senhores colocaram, por favor.

Está na agenda, já?

Sim, Respício, pois não.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Não podemos esquecer, Presidente, a apresentação da Associação Brasileira de Aviação Geral, que se comprometeu também a falar sobre compartilhamento de aeronaves, propriedade e tudo mais.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Muito bem. O Sr. Nogueira poderia comparecer. Tudo bem. Ele se comprometeu a antecipar.

Então, senhores, nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos e declaro encerrada esta reunião, convidando todos para a próxima, que ocorrerá 19 de outubro, às 10 horas.

Obrigado.

(Iniciada às 14 horas e 28 minutos, a reunião é encerrada às 17 horas e 25 minutos.)

Georges de Moura Ferreira
Presidente

Comissão de Especialistas com a finalidade de apresentar anteprojeto de reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.**ATA DA 14ª REUNIÃO**

Ata Circunstanciada da 14ª Reunião, realizada em 19 de outubro de 2015, às 10 horas e 51 minutos, no Plenário nº 19 da Ala Senador Alexandre Costa do Senado Federal, sob a presidência do **Sr. Georges de Moura Ferreira** e com a presença dos membros: **Donizeti de Andrade, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Dorieldo Luiz dos Prazeres, Antônio Ivaldo Machado de Andrade, Celso Faria de Souza, Tércio Ivan de Barros, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Saggioro Glanzmann, Ricardo Bisinotto Catanant, Thiago Pereira Pedroso, Roberto José Silveira Honorato, Cláudio Jorge Pinto Alves, Geraldo Ribeiro Vieira, Enio Paes de Oliveira, Ricardo Nogueira da Silva, Fernando Silva Alves de Camargo, Ricardo Bernardi, Carlos Ebner e Marcus Vinícius Ramalho de Oliveira.** Deixaram de comparecer os membros: **Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva e José Adriano Castanho Ferreira.** Na oportunidade, ocorreram debates sobre os seguintes temas: serviços aéreos, responsabilidade civil e tratativas sobre a Convenção da Cidade do Cabo, definição de serviço público e propostas de redação para a reforma do CBA. Ainda, foram aprovados os seguintes Requerimentos:

Requerimento	Autoria	Ementa
008/2015	Dorieldo Luiz dos Prazeres	Requer que seja convidado representante da Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon) do Ministério da Justiça para emitir opinião qualificada sobre direitos dos passageiros de transporte aéreo.
009/2015	Georges de Moura Ferreira	Requer a realização de Audiência Pública com Abesata - Associação Brasileira de Empresas Auxiliares de Transporte Aéreo e Abrapavaa - Associação Brasileira de Parentes e Amigos das Vítimas de Acidentes Aéreos.

A reunião foi suspensa às 12h23 e retomada às 14h39. Após aprovação, a presente Ata será publicada juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bom dia, senhores. Vamos tomando assento, por favor.

Havendo número regimental, declaro aberta a 14ª Reunião da Comissão de Especialistas destinada a apresentar anteprojeto de reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Informo que esta reunião será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. Por isso, as pessoas que tenham interesse em participar com comentários ou perguntas podem fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidania e do Alô Senado, através do número 0800-612211.

Conforme convocação, esta reunião destina-se a apresentação e debates sobre os seguintes temas: serviços aéreos; proposta de texto sobre responsabilidade civil e apresentação de tratativas sobre a Conferência da Cidade do Cabo; definição de serviço público e propostas de redação para reforma do CBA; atualização de tabela e fechamento dos envios de contribuições para reforma do CBA; e considerações da relatoria.

Valendo lembrar que os trabalhos também se estendem até o dia de amanhã, quando teremos, conforme requisitado pelos membros, a contribuição à audiência pública com representantes do Decea, da Infraero e da Anac, e serão tratadas questões voltadas à formação dos preços das taxas e tarifas aeroportuárias, aeronáuticas e afins.

Dessa forma, gostaria de passar a palavra ao Sr. Geraldo Vieira. Dr. Geraldo, o senhor está preparado para a apresentação?

Então, nesse momento, passo a palavra, pelo prazo de 20 minutos, para apresentação sobre o tema Transportes Aéreos, ao Dr. Geraldo. Por favor, tenha bom uso da palavra.

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente, eu vou salientar só os aspectos mais substanciais da proposta que estou encaminhado agora à Mesa do Senado Federal, à assessoria do Senado Federal, em que eu consolidei a

última versão da proposta apresentada, incluindo e consolidando todas as propostas apresentadas pela sociedade, pela comunidade e também pelos colegas da Comissão, até o capítulo do contrato do transporte aéreo, que é o penúltimo título do código.

São 272 artigos consolidados que serão submetidos, então, à relatoria da comissão, para fazer uma apreciação, e me parece ser uma comissão de advogados.

De relevante nessa parte final, e como o meu dever é falar sobre serviços aéreos, eu só esclareço que nesse encaminhamento nós cobrimos todos os títulos anteriores do código, desde os sistemas aeroportuários, os sistemas de infraestrutura aeronáutica, e passamos pelo sistema de registro aeronáutico, o RAB, e chegamos até os serviços aéreos.

Na parte de serviços aéreos, as mudanças fundamentais dizem respeito à questão do capital estrangeiro, participação do capital estrangeiro em empresa nacional. A Comissão já tem o conhecimento de que o nosso setor, a Abear, que congrega as empresas de transporte aéreo regular, fez uma discussão interna e optou por propor uma alteração, aumentando a participação de capital estrangeiro em empresas de bandeira brasileira de 20% para 49%. Junto com essa proposta de aumentar o capital para 49%, nós aumentamos as possibilidades da emissão de ações preferenciais do capital social de dois terços para três quartos, de modo a permitir uma melhor acomodação da participação estrangeira nas empresas nacionais. Essa é uma posição da Abear, que nós já sabemos não reflete a posição da maioria dos membros da Comissão.

O segundo aspecto fundamental diz respeito à forma de outorga de serviços aéreos. Como os senhores sabem, o código atual prevê a concessão como instrumento de delegação e, no que se refere especificamente aos serviços aéreos e ao transporte aéreo regular, nós hoje operamos sob regime de liberdade tarifária e sob o princípio geral que assegura às empresas voarem para qualquer aeroporto e explorarem qualquer linha aérea.

Esse regime hoje responsável, digamos assim, fundamentalmente pela queda nos preços dos serviços, os senhores se recordam que até então nós tínhamos um sistema de tarifas fixadas pelo DAC, tarifas essas que passaram por vários momentos de intervenção do Governo no exercício da atividade econômica, era rígido. O DAC fixava o valor e depois estabeleceu, num segundo momento, tetos tarifários máximos e tetos tarifários mínimos na exploração dos serviços de transporte aéreo regular internacional.

Então, isso foi adaptado em nível de regulamentação, e a outorga passou, na realidade, a basicamente traduzir uma autorização vinculada, porque a concessão passou a ser outorgada sem licitação a todos os interessados que quisessem atuar no setor. Nós consagramos a nossa proposta, nós consagramos esses modelos de que nós estamos utilizando o instrumento da autorização vinculada, formalizada mediante contratos de adesão. Essa é a principal alteração depois do aumento do limite de participação do capital estrangeiro. Essa é a segunda grande alteração.

A terceira grande alteração, e aqui nós estamos também rompendo com o modelo do código, o modelo de 1986, nós estamos aqui entendendo manter as categorias de prestação de serviços aéreos da forma como estão no código, ou seja, transporte aéreo regular e não regular, doméstico e internacional. Mas nós, ao adotarmos o instrumento da autorização vinculada, estamos prevendo um único instrumento de autorização vinculada para exploração de qualquer categoria de aviação.

No meu entendimento, corrigimos um erro histórico e avançamos na direção de olhar a exploração da aeronave privada, quando é feita pelo proprietário ou por um preposto dele. Nós retiramos essa categoria de aeronaves da classificação anterior de que isso constituía serviço aéreo público, portanto necessitava de autorização, ainda que vedada a exploração comercial. Então, nós fizemos um avanço na direção de utilizar o mesmo instrumento de outorga para todas as categorias de navegação. São instrumentos simplificados, em que está prevista a formalização através de contrato de adesão e uma liberação geral da aviação geral. Significa dizer que não se olha para o proprietário com um explorador da aeronave, como se a aeronave estivesse prestando serviço público ou serviço regulamentado para o próprio proprietário da aeronave.

Nós promovemos também uma ampla desregulamentação no que se refere às questões de controle e fiscalização, não diminuindo os poderes da Anac, absolutamente, mas deixando mais claros os instrumentos de controle e fiscalização, de modo que nós diminuimos, fizemos junto com a desregulamentação também uma desburocratização. Esses são os aspectos fundamentais a que nós nos dedicamos.

Eu estou entregando para a assessoria do Senado Federal essa proposta, até o contrato de transporte aéreo, até o título que trata do contrato de transporte aéreo. Ou seja, nós estamos fazendo uma proposta que engloba os cinco primeiros títulos do atual Código Brasileiro de Aeronáutica.

Nessa proposta, eu gostaria de salientar também que foi promovida ampla desregulamentação e melhorias de redação no que se refere à parte de certificação aeronáutica e também certificação e habilitação de tripulantes técnicos e comissários na aviação.

Nós excluimos do código toda matéria nesse aspecto que dizia respeito também à relação trabalhista. Entendemos que essa matéria já é contemplada na lei dos aeronautas, e está sendo objeto de exame aqui no Congresso Nacional. O projeto de lei já foi aprovado no Senado Federal, mantendo dentro do código só o princípio geral da aeronave, dos seus tripulantes, e deixamos mais claras as questões relativas ao passageiro, mais ou menos na direção da proposta apresentada pela lata.

Transformamos a proposta da lata em regras legais para tornar mais claros os deveres do passageiro quando está em voo, e atualizando um pouco a questão do registro aeronáutico brasileiro e os institutos jurídicos que necessariamente estão vinculados ao registro aeronáutico, também modernizando essa parte.

Eu vou fazer a entrega, então, da nossa proposta. Acho que os membros da comissão vão ter condições de olhar, em mais detalhes, o que nós trouxemos para se abrir a discussão. E imagino que, com a contribuição do Dr. Ricardo hoje, praticamente teremos condições de ter a primeira versão do novo código talvez pronta até amanhã, dia 20 de novembro, ou consolidada até amanhã. Hoje foi o prazo final para apresentação de sugestões externas, dentro do que acertamos aqui na comissão.

Então, é isso.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Estamos abertos para os debates.

Alguém quer fazer alguma colocação?

Não havendo inscritos para o debate, podemos, então, passar para o segundo apresentador de hoje, Dr. Ricardo, que vai falar sobre a proposta de texto sobre responsabilidade civil e apresentação de tratativas sobre a Convenção da Cidade do Cabo.

O SR. RICARDO BERNARDI – Na realidade, eu segui aquela metodologia que havia sido combinada no início do trabalho. Portanto, propus a redação para os artigos no que se refere à autorização de funcionamento de empresa estrangeira e também falei sobre todos os contratos de transporte e também sobre responsabilidade civil.

A parte da Cidade do Cabo eu até consigo mandar hoje à noite, a parte dos contatos sobre aeronaves propriamente dita. Mas, neste primeiro momento, não está incluída no material que mandei hoje de madrugada.

Eu vou seguir, em linhas gerais, também a sistemática que o Dr. Geraldo seguiu. Não vou artigo por artigo, vou colocar de forma geral o que se tentou incorporar na minuta dos títulos que ficaram e dos capítulos que ficaram sob minha responsabilidade.

No que se refere à autorização de funcionamento de empresa estrangeira, o equivalente hoje ao art. 205 do Código Brasileiro de Aeronáutica, a ideia foi simplificar o procedimento de autorização, colocando a autorização de funcionamento e a autorização de operação num só ato.

Hoje, pelo atual código, a empresa estrangeira deve primeiro buscar autorização de funcionamento; depois de autorização de funcionamento, ir à Junta Comercial, constituir, registrar ou arquivar os seus atos constitutivos e depois, num segundo momento, buscar uma autorização para operação.

Na realidade, a ideia foi criar uma autorização de funcionamento e operação mediante a juntada dos documentos que são exigidos pelo Código Civil. A ideia foi incorporar e compatibilizar o CBA com o Código Civil, no que se refere à criação, à constituição de subsidiária ou filial de empresa estrangeira, que já é essa a forma pela qual as empresas estrangeiras operam no Brasil. Então, no próprio art. 205, que seria o substituto, nós temos um rol de documentos que devem ser juntados para obter autorização de funcionamento e operação junto à Anac, inclusive especificações operativas e horários.

Então, uma vez autorizada a empresa aérea a funcionar pela Anac, o seu próximo passo seria Junta Comercial para efeito de criação da pessoa jurídica filial, de pessoa jurídica estrangeira no Brasil, com personalidade jurídica aqui no País.

Alguns detalhes a mais foram colocados como, por exemplo, a não obrigação de publicação de balanço. É uma dúvida hoje no Código Civil se é necessário ou não. Optamos por desobrigar a companhia aérea de fazê-lo, até porque se trata de filial de empresa estrangeira, não tem a menor necessidade de publicação de balanço. E também simplificar o procedimento de autorização para funcionamento de empresa estrangeira que não opere. Portanto, só a autorização de funcionamento, sendo desnecessários os documentos inerentes à autorização para operação.

Feito isso, no que se refere ao contrato de transporte aéreo, claro que procuramos seguir a sistemática do Código Civil, a primeira coisa, ao se conceituar de forma geral o contrato de transporte de passageiro, bagagem, carga, encomenda e mala postal, incluímos um artigo que basicamente ressalva, relembra, o caráter especial, tanto do Código Brasileiro de Aeronáutica, como também da Convenção de Montreal e demais convenções que regem o transporte aéreo internacional.

Já tive oportunidade de colocar, na última sessão de que participei, a importância da aplicabilidade da regra especial, frente à regra geral, que também se aplica ao transporte aéreo de passageiros e carga, e a importância em ter a harmonização das regras do Brasil com as regras vigentes em outros países também, regra essa consubstanciada pela Convenção de Montreal.

Então, numa tentativa de afastar dúvidas hermenêuticas de interpretação de lei, nós entendemos importante ressaltar que o Código Brasileiro de Aeronáutica é a norma especial a regular o transporte aéreo doméstico, e as convenções internacionais são as normas especiais a regular o transporte internacional.

É claro que nós temos outros fundamentos. Para isso, nós temos o art. 27 da Convenção de Viena, que, mais uma vez, ressalva esse caráter da aplicabilidade dos tratados internacionais, mas, como a Convenção de Viena também tem força de lei federal, entendemos necessária qualquer menção aqui, no corpo do código.

Seguindo a isso, nós falamos sobre os documentos de transporte e criamos, pelo menos mencionamos no título, a possibilidade da emissão de documento eletrônico, tanto o bilhete de passagem eletrônico, que já é uma realidade, como também o conhecimento de transporte aéreo eletrônico. Inclusive, fizemos referência à lei federal que trata da certificação de documentos digitais, que, obviamente, por ser lei interna, tem que ser observada. Portanto, se a ideia é viabilizar a emissão de documentos eletrônicos, as regras de certificação para autenticidade dos documentos deverão ser seguidas.

Seguindo as temáticas do código, também conceituamos o transporte sucessivo, também conceituamos o transporte de fato, que é prestado pelo transportador em substituição ao transportador contratual, que não se confunde com o sucessivo, e falamos sobre transporte combinado. Transporte combinado parece também ser uma figura importante, uma instituição importante, porque permite que uma empresa aérea contrate não apenas o transporte por ar, mas também o transporte por outros modais.

Nós sabemos que existe legislação específica aplicável ao transporte multimodal – quer dizer, por vários modos –, mas a ideia aqui, pelo menos a título de sugestão, é se ter uma figura específica, que é o transporte combinado contratado por empresa aérea, não como operador de transporte multimodal, mas com uma figura específica que tem, como modal aéreo, o seu principal aspecto no transporte envolvendo mais de um modo. Então, seria contratada apenas por empresa aérea e poderia envolver modais terrestres, aquaviários, lacustres, enfim, além do aéreo, sendo o aéreo o principal.

Então, isso também está contemplado no título dos contratos de transporte aéreo, deixando claro que a legislação aeronáutica, tanto o CBA como também as convenções internacionais, aplica-se só ao modal aéreo. Não se pode estender a aplicação, pelo menos entendo eu, a outros modais que não sejam a parte aérea, o que justifica todas as regras e todo o regime previsto na lei especial.

Nós incluímos também um artigo para ressaltar o que já prevê a lei que criou a Anac, perdão, o que já previu lei posterior da criação da Anac, que trata da liberdade tarifária. Nós sabemos que hoje vige, no transporte aéreo, a liberdade tarifária. Então, as empresas aéreas atuam em regime de concorrência, têm liberdade para fixar as suas tarifas. Agora a ideia é que essas tarifas sejam fixadas tanto no transporte de bagagem como no transporte de carga, como no transporte de passageiro.

E por que é importante falar em liberdade tarifária quando falamos em transporte de bagagem? Porque, se há regime de liberdade tarifária, não há por que o órgão regulador limitar a liberdade contratual do transportador aéreo quanto à franquia de bagagem. Então, se há um regime de liberdade tarifária, há que se ter liberdade para que o transportador ofereça ao mercado tanto passagens que envolvam uma franquia de bagagem, 20kg, 30kg, 40kg, o que quiserem, quanto bilhetes que não contemplem uma franquia de bagagem. Se o passageiro quiser viajar sem bagagem, ele vai pagar mais barato. Se quiser ter uma franquia, vai pagar mais.

Quer dizer, faz todo sentido, no regime de liberdade tarifária, não haver qualquer norma preestabelecendo peso mínimo de bagagem franqueada ou não. Então, a justificativa da eliminação da franquia obrigatória é o regime de liberdade tarifária. Nós tentamos incluir isso aqui. Na realidade, nós incluímos isso aqui, como sugestão, na parte geral que trata dos contratos de transporte aéreo também.

Eu acho importante colocar, pelo menos a título de norma programática, um artigo também, no título que trata das disposições gerais sobre os contratos de transporte, eu diria, da obrigação do órgão regulador da autoridade de aviação civil expedir regulamentos que são harmonizados e compatíveis com regulamentos expedidos em outros países.

Nós sabemos hoje que a questão da regulação dos direitos dos passageiros, tanto pela 261, na Europa, como também a regra dos Estados Unidos, como também no Brasil e em vários outros países, acabou formando uma colcha de retalhos muito grande e acaba até tornando difícil o cumprimento de certas normas, um problema de intersecção de jurisdições, um problema de regras conflitantes.

Então, a ideia é que a nossa autoridade de aviação civil procure harmonizar, tanto quanto possível, regras aplicáveis a direitos de passageiros e assistência material às regras existentes em outros países também. Aliás,

o ideal é que esse tema seja objeto de tratado internacional, assim como é o tema da responsabilidade civil, porque uma coisa é muito relacionada a outra. Aliás, isso aí seria obviamente um trabalho da Icao, mas ouvir, sim, ideias nesse sentido de se ter tratados regulando isso, justamente buscando harmonização.

Feitas essas considerações gerais acerca dos contratos de transporte aéreo, nós incluímos no texto – deixa eu me localizar aqui – regras específicas do Capítulo 2 desse título sobre contrato de transporte de passageiros e bagagens. Então, nós achamos interessante não separar transporte de passageiro de transporte de bagagem, até porque um é acessório do outro, transporte de passageiros é principal e transporte de bagagem é acessório, não existe sem o transporte de passageiro.

Então, nesse sentido aqui, seguindo a ordem do código atual, nós colocamos quando começa, quando termina o contrato de transporte de passageiros, até para se medir em que momento se inicia, em que momento termina a responsabilidade do transportador aéreo, a possibilidade de emissão do bilhete eletrônico, norma determinando que, dentro da ideia do regime de liberdade tarifária também, o prazo de validade do bilhete é o prazo acordado entre as partes. Então, o transportador pode emitir bilhete com validade de um mês, pode emitir com validade de um ano, pode emitir bilhete reembolsável, pode emitir bilhete não reembolsável.

Quer dizer, nós temos vários produtos. Na medida em que há uma liberdade, a lei cria liberdade para a contratação, o consumidor é beneficiado, porque pode comprar o produto mais adequado às suas necessidades e, portanto, com valor inferior, caso obviamente as suas necessidades sejam não tão complexas quanto aqueles que precisam de bilhetes reembolsáveis, que precisam poder alterar a data de bilhetes sem pagamento de qualquer multa, etc.

Quer dizer, o regime de liberdade tarifária proporciona essas variações e vários produtos no mercado que acabam viabilizando a proteção, ao final das contas, do consumidor que pode pagar mais, que pode pagar menos pelo produto específico que deseja adquirir, porque hoje, quando a lei tenta proteger, dando direito a reembolso, dando direito a prazo de validade por um determinado período de tempo, na realidade está penalizando o passageiro que, na realidade, está pagando mais por algo que não o beneficia, por algo de que ele não precisa.

Então, essa é a ideia da flexibilização das normas quanto à questão do reembolso, quanto à questão das indenizações ou multas em razão de mudança de itinerário, em razão de cancelamento por ato volitivo do passageiro e assim por diante. Então, nós procuramos em linhas gerais flexibilizar essas regras. Então, enfim, coloquei de forma bem geral. Claro que existem regras bastante específicas em relação a isso, hipóteses em que cabe reembolso sem indenização ou não, enfim.

No que se refere ao transporte de bagagem, que claro tem que ser mantido, mantivemos a obrigatoriedade de emissão de nota de bagagens, colocamos algumas condições para sua emissão. Também mantivemos a questão do protesto, porque, se não houver protesto quando do recebimento da bagagem, não se estabelece efetivamente, com segurança, em que hipóteses que a bagagem é devidamente entregue e em que hipóteses a bagagem não é devidamente entregue, o que depende, na realidade, do protesto do passageiro que a recebe.

No que se refere ao contrato de transporte de cargas, também se instituiu o documento eletrônico, pelo menos o embasamento legal para a emissão do conhecimento de transporte eletrônico, que é a grande... Num futuro imediato, provavelmente, nós teremos implementado esse mecanismo.

Tanto no transporte de bagagens como também no transporte de cargas, nós também mantivemos aquela redação que permite que o passageiro ou expedidor de carga faça uma declaração de interesse, se assim quiserem, para que, em caso de perda ou avaria, receba o valor integral da carga e não o valor da limitação. Então, mais uma alternativa que se mantém na realidade; sempre se deu e continua se mantendo.

Aqueles que não quiserem se submeter aos limites de responsabilidade previstos na convenção ou no Código Brasileiro da Aeronáutica podem fazer declaração de interesse e, portanto, receber o valor integral, claro, desde que relacionado ao valor da carga e, claro, neste caso, podendo a companhia aérea checar, verificar o conteúdo da carga ou da bagagem para que se certifique de que o valor declarado é compatível com o valor de fato transportado.

Num ponto importante também no transporte de cargas, que tem relação tanto no âmbito cível como também no âmbito aduaneiro, consideramos importante a colocação dessa questão da presunção da responsabilidade do transportador, que existe muitas vezes. Colocamos regra no sentido de que a companhia aérea só pode ser responsabilizada, tanto pelo expedidor como pelo destinatário da carga, uma vez que é comprovado que a perda, dano ou avaria ocorreu durante a execução do transporte aéreo de carga.

Da mesma forma, existe regra aduaneira no sentido de que, se a mercadoria é avariada ou é perdida, cabe ao transportador responder pelos tributos que incidiriam na importação. E, muitas vezes, a responsabilidade em caso de avaria ou perda é presumida da companhia aérea. Muitas vezes, a autoridade aduaneira, analisando os registros do Mantra Siscomex, volta cinco anos e fala assim: “Olha, a carga não está armazenada. Então,

a companhia aérea é responsável”. Não se pode responsabilizar a companhia aérea sem que efetivamente se prove que o dano, a avaria ou a perda ocorreu durante a execução do transporte, do contrato de transporte. Então, nós sugerimos a contemplação de regra que, nesse sentido também, parece bastante razoável.

Quanto à responsabilidade civil, mantivemos a regra no sentido de que é nula a cláusula que exonera o transportador de responsabilidade ou estabeleça limite inferior ao estabelecido no Código Brasileiro de Aeronáutica ou na convenção internacional. E também mantivemos a cláusula, o artigo, tanto do CBA como também da Convenção de Montreal, no sentido de que os limites não se aplicam se restar comprovado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador, claro.

Colocamos aqui uma regra que me parece importante e que também acho que merece destaque, que é a questão da responsabilidade pelo atraso. Nós temos uma ideia, e se consolidou de uma certa forma, na jurisprudência, tanto administrativa como também judicial, a ideia de que a responsabilidade do transportador pelo atraso é sempre objetiva, pelo risco do negócio, e uma responsabilidade objetiva que chega às raízes do risco integral. Ou seja, basta haver o transporte, independentemente pelo motivo do atraso, pode até ser força maior, que a companhia aérea acaba sendo responsabilizada, o que, na realidade, sequer se adequaria ao sistema de responsabilidade objetiva, seja do Código Civil, seja do Código do Consumidor até, porque, quando há força maior, quebra-se o nexo. Então, não há que se falar em responsabilidade. Na responsabilidade objetiva, elimina-se a culpa, mas há que se estabelecer um nexo. Força maior rompe o nexo. Então, é claro que tem que excluir a responsabilidade do transportador.

Então, nós colocamos aqui artigo abrangendo tanto a força maior como também hipótese de caso fortuito, que exclui a responsabilidade do transportador em caso de atraso. Então, nós listamos aqui não *numerus clausus*, nós listamos aqui, a título exemplificativo, hipóteses que excluiriam a responsabilidade do transportador.

Então, por problema de segurança, quando for necessária uma manutenção, principalmente a companhia aérea tem, acima de tudo, o dever de segurança. Portanto, verificado um problema de manutenção da aeronave, ela tem, sim, a obrigação de segurar esse voo, a obrigação de reparar antes que o voo saia. Portanto, essa é uma excludente óbvia de responsabilidade, até porque, se não fosse assim, não se estaria estimulando a segurança na aviação civil, estaria se desestimulando a segurança na aviação civil.

Limitações decorrentes de condições climáticas. Nós já vimos decisões dizendo que, independentemente de furacão, a companhia responde pelo atraso. Então, é claro que a condição climática exclui a responsabilidade pelo atraso. Restrições de pouso e decolagem impostas pelo controle de tráfego aéreo, obviamente, também é fato de terceiro.

Outras cláusulas imprevisíveis, causa imprevisíveis ou inevitáveis, fora do controle do transportador de forma aberta. Quer dizer, nós consideramos importante ressaltar as hipóteses, excluída a responsabilidade do transportador por fato fora de seu controle. E até vou um pouco além e, obviamente, teremos vários comentários dos representantes da Anac nesse sentido, mas parece razoável, se, no âmbito da responsabilidade civil, a força maior e o caso fortuito excluem a obrigação de indenizar, também deveriam excluir a obrigação de providenciar a assistência material nos aeroportos. Enfim, sugestão foi colocada nesse sentido.

Há uma Seção II, no Código Brasileiro de Aeronáutica, e até eu gostaria de ressaltar, que fala sobre procedimentos extrajudiciais para compensação de dano. Eu não coloquei isso neste momento. Quero colocar isso num segundo momento, porque me parece um ponto muito importante, de forma a possibilitar a composição de interesses em casos de dano de qualquer natureza extrajudicialmente, mas nós temos que ter regras que passam pela mediação, regras que, na realidade, devem se socorrer de outras técnicas e que têm que ser elaboradas de forma segregada dessa seção, parece-me, desse título. Então, isso ficou para o segundo momento.

Feito isso, nós passamos à responsabilidade. Depois de tratarmos as regras gerais e os conceitos sobre responsabilidade, falamos sobre a responsabilidade no transporte de passageiro e bagagem. No caso, seguindo a atual sistemática do CBA e da Convenção de Montreal, a responsabilidade por morte ou lesão, a responsabilidade por dano ou atraso de bagagem, a responsabilidade por atraso de passageiro, colocando regras e colocando limites de responsabilidade em cada circunstância.

Nos limites e responsabilidades que nós colocamos no código, por uma questão de harmonização, a sugestão é que sejam os mesmos limites de responsabilidade previstos na Convenção de Montreal. Até seria razoável colocar limites menores, porque o transporte doméstico envolve trechos menos longos, trechos mais curtos do que o transporte internacional. Então, há uma razoabilidade em se colocar limites menores. Então, isso fica aberto à discussão. O que eu acho importante é colocar, como fator de cálculo, também um Depósito Especial de Saque (DES), que é estabelecido pela ONU, pelos órgãos internacionais, perdão. Então, facilita muito o cálculo e a atualização dos valores.

No que se refere a dano à carga, também temos aqui o limite de responsabilidade, hipóteses excludentes, seguindo o determinado na Convenção de Montreal. Há ausência de responsabilidade efetivamente quando

o dano decorre de problemas na embalagem, natureza do vício do produto, vício da carga, embalagem defeituosa, etc. e tal. Enfim, todos os aspectos estão bastante pormenorizados na minuta sugerida e a ideia foi só... Até me desculpe, eu me excedi um pouquinho no que eu pretendia, mas tentei colocar, de forma sumariada, os principais pontos sugeridos nesses tópicos.

Volto a dizer que, neste tópico, ainda é preciso complementar, muito embora não haveria muita alteração. Por isso, não me preocupei em detalhes sobre a responsabilidade por terceiros em superfície, responsabilidade por abaloamento e a responsabilidade do construtor da aeronave, mas as regras atuais não precisam de muita alteração.

Então, eu me preocupei em focar nos temas que eu aqui destaquei, que são aqueles que mereceram maiores reparos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Só um minutinho. Só aguardar a Mesa retornar.

Bem, senhores, obrigado. Muito completa, excelente apresentação.

Nós temos alguns inscritos. Alguém quer fazer algum questionamento em cima do tema que foi apresentado?

Prof. Respício, pois não.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Bom dia, Presidente. Bom dia a todos. Bom dia àqueles que nos assistem e ouvem pela internet, rádio, TV.

Hoje o microfone não está parando. Está móvel. O microfone está flutuante.

Mais uma vez, eu vou ter que manifestar o meu orgulho imenso pelo grupo de transporte aéreo. A colaboração do Geraldo, a colaboração extraordinária aqui do Ricardo Bernardi também, com essa organização toda do contrato de transporte aéreo, responsabilidade civil e tudo mais. Tenho muito mais do que o orgulho de pertencer desse grupo de transporte aéreo.

Eu anotei alguns pontos aqui de dúvida. Uma primeira dúvida, Ricardo. Quando você coloca, no art. 205, que a empresa aérea precisa ser designada pelo governo do respectivo país. Isso é uma obrigação, é uma necessidade formal? Porque a minha dúvida é, por exemplo, quando nós tivermos e nós termos, mais pela frente – não importa se daqui a um ano, dois anos, vinte anos –, vários acordos bilaterais e multilaterais de céus abertos. E céus abertos são todas as empresas de um país estarem liberadas para ir para o outro. Então, essa autorização formal é necessária mesmo tendo o acordo de céus abertos assinado? Essa é uma dúvida.

O SR. RICARDO BERNARDI – Efetivamente, acho que não é obrigatória. Eu ponderei muito sobre essa questão de manter a obrigação de designação pelo país em que a empresa se encontra estabelecida. E a decisão pela manutenção se deu mais por uma questão de segurança jurídica do que qualquer outra coisa, porque, é claro, nós não sabemos... Nós temos inúmeros países, nós temos inúmeras empresas, a grandiosíssima maioria delas é de empresas muito sérias, mas não se sabe se se pode eventualmente fraudar o ato constitutivo de uma empresa aérea, num determinado país, e que não se tem conhecimento de como funciona societariamente a sua constituição válida, as autorizações dos seus órgãos reguladores.

Então, pareceu-me que a comunicação via governo seria a forma mais segura de certificar que a empresa que pede, no Brasil, autorização de funcionamento e operação é legitimamente uma empresa regularmente estabelecida no seu país. Esse foi o motivo.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – E isso também contemplaria, por exemplo, uma hipótese que, por enquanto, é longínqua, mas que estaria incluída também a possibilidade de Sétima Liberdade e Oitava e Nona Liberdades?

O SR. RICARDO BERNARDI – Aí realmente dependeríamos de uma modificação legislativa para que se autorize a Oitava Liberdade expressamente. Eu não contemplei esse tema.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Então, no caso, seria o quê?

O SR. RICARDO BERNARDI – Seria...

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Porque a Sétima Liberdade é uma empresa de um terceiro país servindo dois outros, sem ligação com esse terceiro país.

O SR. RICARDO BERNARDI – É eu acho que desde que o transporte seja internacional, sim, pode ser prestado nessas temáticas. Agora, a partir do momento em que nós falamos de Oitava Liberdade, parece-me que seria aconselhável, seria mais razoável a obrigatoriedade da constituição dessa empresa aérea aqui, no Brasil, porque competiria com empresas brasileiras. Então, deveria sujeitar-se ao mesmo regime jurídico e, inclusive, tributário, ao que hoje as empresas estrangeiras não se sujeitam por conta dos tratados internacionais.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – O.k. Obrigado, Ricardo.

Algumas dúvidas aqui. Em uma determinada parte também, você nos apontou que a aplicabilidade seria apenas ao meio de transporte aéreo. Então, nós temos um híbrido que é a hidroaviação.

Então, a partir do momento em que a aeronave toca na água, ela se transforma em uma embarcação e deixa de ser aeronave. E ela está no transporte de passageiros, pode ocorrer algum acidente, tudo mais. E ela é uma embarcação, ela não é mais uma aeronave no sentido operacional. Inclusive, parte para a responsabilidade de capitania dos portos.

Quer dizer, como é que fica esse pequeno trecho de taxiamento, pouso e decolagem do hidroavião operando comercialmente dentro dessa...

O SR. RICARDO BERNARDI – Esse eu acho que é um excelente ponto, excelente ponto mesmo, porque abrange não apenas a especificidade, mas abrange também o próprio conceito do que é transporte aéreo. Porque o conceito, na realidade, é vinculado à questão aeroportuária. E no transporte por hidroaviões não há questão aeroportuária. Então, eu acho sim que é o ponto de abranger. Realmente, eu acho que a observação é muito importante. E eu acho que deveríamos, sim, abranger, colocar um artigo cobrindo a hipótese do hidroavião.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Ou, então, citando ele normalmente. Abrange o meio do transporte aéreo e a hidroaviação.

O SR. RICARDO BERNARDI – Exatamente. Uma referência expressa.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – O.k. Obrigado.

Achei extraordinária a sugestão de liberdade tarifária para a bagagem também. Quer dizer, os modelos de negócios e a precificação do bilhete aéreo poderão mudar com relação a isso. Até mesmo passageiros, clientes, podem se fidelizar mais a uma empresa aérea ou menos a uma empresa aérea. Isso acontece muito nos Estados Unidos, na Europa.

Há uma empresa aérea nos Estados Unidos que não cobra bagagem de jeito nenhum, que é a Southwest. É o modelo de negócio dela esse. Já outra inclusive cobra por bagagem de mão. Quer dizer, essa liberdade eu achei absolutamente sensacional. Parabéns mesmo.

Como, dentro dessa proposta, dessa sugestão, nós responsabilizaríamos o operador do aeroporto ou o operador de um terminal de cargas se, por um acaso, a área onde aquela carga que foi transportada de forma perfeita pelo transportador aéreo, que foi colocada naquele local ou no pátio à espera de um outro transporte por parte do terminal, do operador do terminal de cargas ou do aeroporto. Houve uma – já até aconteceu isso – invasão de pessoas que pulam muro e pulam isso e aquilo outro, invadem a pista, depredam aquela carga e tudo mais. Como é que nós adequaríamos ou se já está adequado nesse leque a responsabilidade do operador do aeroporto e do terminal?

O SR. RICARDO BERNARDI – Eu procurei adequar no sentido de que, uma vez armazenada a carga nos armazéns aeroportuários, cessa a responsabilidade da empresa aérea. Porque, pela atual sistemática, o contrato de transporte aéreo de cargas se prorroga até o momento em que a carga é entregue ao destinatário.

Agora, efetivamente nós sabemos que, de fato, principalmente em carga internacional, uma vez desembarcada, ela vai para o armazém do operador aeroportuário. E o destinatário sequer tem contato com ela, o acontecerá apenas depois do procedimento de despacho aduaneiro.

Então, a ideia foi colocar um artigo dizendo que, uma vez recebida pelo operador aeroportuário, este passa a ser responsável pela carga.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Perfeito. Obrigado.

Quando, naquele rol de sugestões, você coloca de uma forma assim brilhante a parte da meteorologia, a parte climática como de não responsabilidade – o que o americano gosta de chamar de atos de Deus, *Acts of God* e tudo mais, envolvendo outros itens da natureza –, eu me lembrei, por exemplo, do ocorrido poucos anos atrás, inclusive já operado pelo consórcio privado, o fechamento de Viracopos. Operacionalmente, um aeroporto com uma única pista, por aquele incidente com aquela aeronave.

Então, isso estaria incluído dentro das sugestões, especificamente falando? Por exemplo, o aeroporto precisou ser fechado. Não é nada com relação à natureza, nada climático, mas operacionalmente ele precisou ser fechado porque aconteceu alguma coisa ali, quer seja uma invasão, quer seja uma aeronave que se acidentou na pista.

E você vai ter que ir para um outro aeroporto.

Às vezes, você estava saindo lá de algum lugar no exterior, estava indo para Viracopos e teve que descer no Rio de Janeiro, no Galeão, aqui em Brasília ou, então, em Belo Horizonte. E você perdeu o seu compromisso, a carga não chegou a tempo para cumprir o que deveria cumprir na linha de produção.

Isso está contemplado nessa parte operacional do aeroporto?

O SR. RICARDO BERNARDI – Na minha opinião, sim. Agora, em vista, de novo, eu acho que da válida colocação, talvez o artigo possa ser mais específico para cobrir especificamente problemas operacionais do aeroporto. De novo, agradeço. Acho bastante válida a sugestão.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – O.k. Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sinto que o senhor realmente ficou muito interessado no assunto. É um assunto importante.

Kerlington, por favor.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – Bom dia, Sr. Presidente, a Mesa, senhores e senhoras. Parabéns, Dr. Ricardo, pela apresentação. Não que essa seja a minha posição A ou B, mas é mister ressaltar alguns pontos do ordenamento hodierno e da jurisprudência vigente, mormente no STF, sobre questões de consumidor.

Separou bem a questão dos marcos regulatórios internacional e doméstico. Então, quer dizer, nós temos que separar isso. Nós, internacionalmente, vemos a Convenção de Varsóvia, de Montreal e, internamente, o CBA, mais o CDC e mais a nossa Constituição Federal.

Apesar do brocardo jurídico de que lei especial revoga a geral, o que a gente tem visto hoje nos julgados modernos é a prevalência do CDC sobre o CBA. E, já sabendo que o nosso Direito brasileiro mormente é dualista, a preponderância do julgamento, o ordenamento não é monista e a Constituição Federal traz o princípio da indenização irrestrita, da indenização total, a minha pergunta é:

Na verdade, não é uma pergunta, é a minha colocação: como a nossa posição, não a minha posição, mas a posição do ordenamento é dualista e o dever de indenizar é integral – ressalto aqui, não estou falando de minha posição, estou falando da posição do ordenamento – e, como o contrato de transporte aéreo é bilateral, consensual, oneroso e real: se isso vai mudar, se essas quatro características do contrato de transporte aéreo mudariam; se no nosso CBA a gente vai fazer a distinção desses marcos regulatórios internacionalmente e domesticamente, visto que a regra internacional é um pouco mais apertada; e se a gente, no código, enxergaria essa diferença do internacional e do doméstico.

A Anac disponibilizou, tem um *link* lá sobre estatística: em 2010, 2011, 2012 e 2013, nós tivemos 91.539 reclamações a respeito de empresa aérea. Então, ela separou aqui embaixo. São Paulo, em novembro de 2014, só o Procon de São Paulo registrou 2.099 reclamações, sendo que a líder delas são problemas com cobrança.

Assim, esse é o *overview* do que acontece hoje, tanto do lado do consumidor quanto do lado da jurisprudência. Não estou colocando aqui, volto a dizer, a minha opinião pessoal.

A minha opinião pessoal tende mais à posição do senhor na questão da liberdade, mas a minha preocupação é talvez escrevermos uma norma, qual seja, o CBA, na qual, por exemplo, o STF olha mais para o CDC do que para o CBA. Isso me preocupa, a rigor, porque o CDC tem a questão da inversão do ônus de prova, ele tem uma série de tratativas da hipossuficiência do consumidor.

Aí, eu não sei onde vai ser a encruzilhada desses dois ordenamentos, que estão no mesmo patamar, já que a tendência do STF é olhar para o CDC e para a Constituição Federal como princípio da responsabilidade restrita.

E, finalizando, havia a limitação do valor da indenização, que tinha uma regra no antigo CBA com o CDC que, a partir aí de 2006, no STJ, que o REsp nº 169.000/RJ, do Ministro Paulo Costa Leite, de 4 de abril de 2000, trazia isso como puxando para o CBA. Mas o Ministro Cezar Peluso, no RE nº 351.750, acatou a Constituição Federal, com o princípio da indenização irrestrita.

Então, a minha pergunta e temor é: faremos uma norma nesse sentido e qual seria a eficácia prática, sendo que hoje o STF está muito voltado ao princípio da indenização irrestrita? Só um *overview* do ordenamento hodierno.

O SR. RICARDO BERNARDI – Em primeiro lugar, agradeço, Dr. Kerlington, pelas considerações. Eu acho que são bastante válidas nesse debate que nós estamos aqui buscando, para que nós possamos ter a melhor norma possível.

Em relação à posição do STF e dos tribunais em geral, é fato que, a partir de 2006, em razão justamente desse julgado – acho que envolve o caso da Alitalia, se não me falha a memória, mas, se não é esse, teve o da Alitalia também –, a tendência dos tribunais foi começar a denegar qualquer ideia de limite de responsabilidade e aplicar de forma plena o Código de Defesa do Consumidor.

E, preliminarmente, nós não negamos a aplicação do Código de Defesa do Consumidor ao transporte de passageiros. O que parece razoável é aplicar o Código de Defesa do Consumidor e o CBA ou a Convenção de Montreal no que for específico. Mas as normas se harmonizam e elas podem se harmonizar e devem ser harmonizadas.

Em relação à posição do STF, eu queria lembrar que existe hoje um caso, que foi aceito com repercussão geral, que envolve um passageiro contra a Air France. E, nesse caso, já houve quatro votos dos Ministros do Supremo entendendo que deve ser aplicada a Convenção de Varsóvia para efeito de limitar a indenização pelos danos materiais, o que vale para bagagem e o que vale também para o transporte de cargas. E o fundamento é justamente o fato de a lei ser especial.

Aplicou-se a Convenção de Varsóvia porque o caso é antigo e, portanto, anterior a 2006 e anterior ao nosso sistema dualista e anterior à vigência da Convenção de Montreal, de 1999. Certamente, esse também

será o posicionamento, com muito mais razão, à luz da Convenção de Montreal, de 1999, até porque os limites são significativamente mais altos do que aqueles limites previstos na antiga Convenção de Varsóvia.

Então, com isso eu quero dizer que a tendência do STF em um processo que produzirá repercussão geral é pela aceitação da regra especial prevista na Convenção de Montreal. Nessa mesma linha, há uma tendência também, portanto, de se aplicar a norma especial prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica no que se refere a prazo de prescrição, se for diferente, no que se refere a limite de responsabilidade. E por que não em relação a outros aspectos, nós vamos ter que ver. Obviamente, a interpretação dos tribunais é com as quais nós vamos lidar. Então, a tendência sim é nós termos essas normas especiais aplicáveis.

Em relação à questão da cobrança, que eu também achei muito bem colocado... Existe muito litígio acerca das cobranças, cancelamento de viagem, pedido de reembolso, alteração de itinerário. O que me parece mais apropriado é estabelecimento de regras de transparência e clareza.

As regras tarifárias são confusas, algumas são confusas, podem ser confusas. Então, na medida em que o transportador aéreo, como fornecedor, de forma clara e precisa, no momento da divulgação do bilhete, no momento da venda do bilhete, torna clara esta regra, diferenciando os produtos, a tendência me parece ser a diminuição dos litígios.

Então, eu vou comprar um bilhete sabendo que ele é reembolsável. Eu vou comprar um bilhete sabendo que ele não é reembolsável. Eu vou ter o preço de R\$1.000,00 por um não reembolsável e vou ter o preço de R\$2.000,00 para o reembolsável. Eu vou comprar por menos o não reembolsável, mas também eu não vou poder pedir o reembolso porque, afinal de contas, foi o contrato que eu fiz com o transportador.

É isso que a gente tentou aqui espelhar na sugestão dos artigos. Então, dentro da ideia, tudo passa pela informação prestada ao consumidor, ao passageiro. Isso é um ponto, mais uma questão de classificação ou qualquer outra coisa, me parece que o contrato de transporte aéreo não é real, ele é consensual porque ele existe na medida em que passageiro, expedidor de carga e transportador chegam a um acordo acerca das condições de transporte. Não é necessária a entrega da carga, o embarque, para que o contrato de transporte se aperfeiçoe. Ele é consensual.

Então, só esse pequeno parêntese.

Enfim, eu acho que todos os pontos foram comentados. De novo, eu agradeço. Acho que foram muito válidas essas colocações e vamos tentar espelhar isso no projeto de forma a ter uma lei o mais hígida e completa possível.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Pois não.

Sr. Ebner.

O SR. CARLOS EBNER – Bom dia. Em primeiro lugar, eu gostaria de parabenizar o...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Com licença, desculpa. Ebner, perdão. Era o Tercio que estava inscrito. Perdão. Depois é o senhor, tá? Tercio, desculpa. Ato falho meu, me perdoe.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. CARLOS EBNER – Bom, complementando, então, eu gostaria de cumprimentar o Dr. Ricardo pelo excelente trabalho. Aqui nós vemos o que nós temos debatido bastante e o Prof.º Respício tem, por inúmeras vezes, nos chamado a isto: uma modernização do nosso contrato de transporte aéreo.

Quando ele fala na harmonização da regulamentação com as recomendações internacionais, isso, de uma certa maneira, vem facilitar para o passageiro. Muitas vezes, o passageiro embarca aqui, ele não sabe qual é a legislação que o estará esperando em caso de atraso em outro local.

Já tivemos caso em Lisboa em que se separam passageiros do Brasil, passageiros dos Estados Unidos, passageiros... Cada um tem uma regra específica. Então, essa colocação de que se deve buscar uma harmonia é extremamente importante para nós e também para o passageiro.

Quando falamos de bagagem, do *free allowance*, eu acho que nós estamos em uma ambiente de liberdade tarifária e isso tem que se repercutir para os vários aspectos, não só na parte de tarifa, mas abrangente de bagagem. E, fazendo com aquele que não tem bagagem não deveria pagar. E aquele que tem bagagem paga um preço.

Hoje isso já é, como eu posso dizer, é uma regra mundial. Há empresa aérea que vai e cobra, outra não cobra. Então, você escolhe uma empresa aérea, quando você está viajando na Europa, uma EasyJet, que você sabe que ela vai te cobrar acima de 20kg. Até 20kg, ela não te cobra nada ou cobra um valor menor. Mas, em compensação, você tem a tarifa muito baixa.

Quer dizer, você viaja comprando com antecedência, entre duas cidades, por U\$20, U\$15. Mas há toda essa limitação. Por quê? Faz parte do negócio, faz parte do *marketing*, faz parte do *business* do transporte aéreo hoje, muito mais flexível do que era anteriormente quando havia tarifas divulgadas. Era divulgado o tarifário lata. Então, todo mundo tinha que seguir aquela tarifa. Ninguém podia fazer nada abaixo.

Com o código de regulamentação dos Estados Unidos, nós tivemos a liberdade e facilitou. Hoje nós temos muito mais passageiros viajando. No Brasil, caiu 50% a tarifa nos últimos dez anos. Isso tudo é produto da liberdade tarifária, que precisa caminhar mais.

Outros pontos que nós achamos muito importante é a isenção do transportador no caso de dolo ou culpa, somente em caso de dolo ou culpa grave.

Quer dizer, quando tem um furacão, a empresa aérea é responsável. Não interessa, tem que acomodar. Às vezes, não é possível fazer isso. E isso já é muito claro em outros países que, se é por causa externa ou um *Act of God*, a empresa não pode ter que cuidar de duzentos, quinhentos passageiros ou dois mil passageiros ao mesmo tempo. Não tem como fazer isso.

Eu acho que está muito bem colocado. Ele levantou alguns exemplos, mas não exaustivamente. Os limites do código espelharam aqueles da Convenção de Montreal. Hoje o mercado já olha de uma certa maneira se tem que ser 100%, em alguns casos de eventos, se pode olhar de maneira diferente.

A parte do responsabilizar o operador, como o Prof. Respício colocou, e o dono do armazém, em casos específicos, eu acho muito importante porque a empresa aérea fica responsável, mesmo dois, três anos depois, ela tem que pagar as taxas. O que não faz o menor sentido, ela não tinha nenhum controle sobre aquela mercadoria. Se foi roubada, se foi avariada, ela não tem o menor controle sobre isso.

Então, de um modo, eu quero dizer que a apresentação foi belíssima, bem colocada, item por item. E, mais uma vez, traduz a modernização desse código para o que é hoje o transporte aéreo internacional e que nós temos que adequar ao nosso Código Brasileiro da Aeronáutica.

Muito bem. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dr. Tercio, por favor.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Muito obrigado. Tercio, da Infraero.

Em primeiro lugar, eu gostaria de cumprimentar o Dr. Ricardo pela brilhante apresentação de um tema que tem uma influência e uma participação muito grande na vida aeroportuária.

Quando o Dr. Ricardo abordou a parte de carga, inclusive agora o Carlos Ebner também a mesma coisa, o Respício fez uma observação muito interessante sobre a responsabilidade do operador do aeroporto ou o operador do terminal de cargas, que fica responsável tão logo a mercadoria seja entregue pela empresa aérea.

Há, na prática, uma realidade que precisa ser um pouco mais bem esclarecida. É o caso de que o operador aeroportuário ou o operador da carga aérea responsável pelo terminal de cargas somente recebe essa carga efetivamente depois de efetuada uma vistoria do estado em que se encontra aquela carga para saber se ela está, pelo menos aparentemente, pelo lado externo, perfeita ou não.

Se ela estiver com um rasgo, se ela estiver com um amassamento, se ela estiver com um líquido que deramou dentro dessa carga, dentro dessa caixa, é feito um termo de avaria. E esse termo de avaria é assinado não só pela empresa aérea, mas com o visto da Receita Federal junto ao operador, para que fique caracterizado de que nessa carga já existe uma avaria. E essa avaria tem que constar desde essa época até a sua liberação.

Então, Dr. Ricardo, eu acho que seria interessante, talvez, fazer um adendo a esse artigo de que o operador se responsabiliza, desde que a carga esteja nas devidas condições. Porque, se ela estiver com alguma avaria, forçosamente já vai constar nesse termo e, por ocasião da sua liberação, vai constar e o importador vai saber que a carga dele chegou avariada.

É muito comum isso nos terminais, principalmente quando mercadorias vêm de muito longe, o caso de Tóquio ou o caso da Europa ou mesmo de Miami, em que a carga foi substituída não aqui no Brasil, mas ela já veio substituída. Pelas suas características, até mesmo em questão de peso e gramas significa diferença de peso e significa avaria para essa carga. Em vez de telefone, por exemplo, vêm tijolos dentro daquela carga. E aquela carga está perfeita por fora, mas ela foi, lá na origem, ela foi avariada. A mercadoria foi roubada e foi substituída, aparentemente, por algo que em peso seria semelhante a essa carga.

Então, eu gostaria de salientar esse aspecto da carga avariada para o operador do terminal de cargas. E um outro ponto também que eu considero muito importante, e é preocupante, porque eu já cheguei até a fazer curso sobre as características de se fazer o balanceamento da aeronave, preocupa-me e preocupa muito as empresas aéreas a bagagem de mão, o tamanho da bagagem de mão, e, principalmente, o peso que existe dentro dessa bagagem. Então, eu gostaria de sugerir ao senhor aqui, aos colegas, que pensassem em algo em termos de empresa aérea com relação a um cuidado maior com bagagem de mão.

Fico muito feliz de ver que já existem empresas internacionais em outros países que hoje não cobram pela bagagem de mão, mas há outras que cobram e que estabelecem, inclusive, um peso, como são as empresas nacionais ou mesmo algumas americanas que operam aqui no Brasil, onde existe o peso estabelecido.

Eu gostaria de sugerir que fosse aprofundado o tema da bagagem de mão com relação a esse cuidado para evitar o excesso de peso, excesso de volume. Isso é uma coisa que traz, inclusive, incidentes a bordo quan-

do alguém pega uma bagagem e coloca em cima de uma outra, e, quem está sendo prejudicado, vai discutir, e, às vezes, fica uma situação muito delicada a bordo da aeronave.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dr. Ricardo, o senhor quer fazer o rebate?

O SR. RICARDO BERNARDI – Sim. Primeiramente eu gostaria de agradecer o Dr. Tercio pelas excelentes sugestões.

Sim, eu acho que não há dúvida que seria muitíssimo importante incluirmos na legislação um detalhamento acerca do recebimento da carga pelo operador, de forma a se ter um limite bastante claro de onde termina a responsabilidade do transportador e onde começa a responsabilidade do operador aeroportuário e as condições em que este recebe a carga. Eu acho fundamental, sim, e, enfim, vamos fazer a sugestão.

Em relação à questão da bagagem de mão, eu coloquei aqui no artigo que não está numerado, mas vai ser incluído na parte que trata do transporte de bagagem, dizendo que o transporte de bagagem de mão...

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Qual é, Dr. Ricardo, por favor?

O SR. RICARDO BERNARDI – Está lá... é uma boa pergunta, porque eu não numerei, está logo acima do título do Capítulo 3, Seção 2, da nota de bagagem, há um artigo não numerado, parágrafo primeiro, outro artigo não numerado, parágrafo primeiro, outro artigo não numerado, e, então, vem o parágrafo primeiro, que diz: "O transporte de bagagem de mão será permitido desde que não comprometa a segurança do voo, o que sempre será determinado na ocasião do embarque, a critério exclusivo do transportador, de acordo com o estabelecido no programa de bagagem de mão aprovado em suas especificações operativas. Em caso de recusa, a bagagem deverá ser despachada e obedecerá as regras de bagagem despachada."

Procurei deixar amplo, em vez de colocar um peso preestabelecido, fica uma hipótese mais ampla. Na realidade, isso não é uma ideia minha, aliás, é uma ideia do mercado, efetivamente, nós ouvimos isso muito nos debates entre as companhias aéreas, nós ouvimos isso também no material de pesquisa produzido pela agência. Então, na realidade, é uma consolidação de ideias que se colocou aqui.

Eu gostaria de fazer mais um comentário. Eu lembrei de uma observação que o Dr. Kerlington fez sobre esse princípio constitucional da ampla indenização. Eu concordo que é uma posição da jurisprudência dizer que há o princípio da ampla indenização e que, portanto, não se admitiria nenhuma regra limitativa de responsabilidade. Agora, quero lembrar que o próprio Código de Defesa do Consumidor admite que a responsabilidade do fornecedor seja limitada se o consumidor for pessoa jurídica. Quer dizer, se houvesse um princípio de ampla indenização, nós não teríamos, no próprio Código de Defesa do Consumidor, uma regra que autoriza expressamente a limitação de responsabilidade, sem contar que limitação de responsabilidade em contratos civis é amplamente admitida também.

Só para fazer esse comentário final.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Respício, com a palavra.

E faço a inscrição do Brigadeiro Gustavo.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Obrigado, Presidente.

Enfatizando a importância do trabalho do Ricardo Bernardi, para aqueles que estão nos ouvindo, assistindo-nos, e pegando carona no que o Presidente falou de que eu tenho muito interesse no tema, sim, porque isso abre as portas das oportunidades para novos modelos de negócios, novas formas de fidelização, novas formas de melhor relacionamento, a parte da transparência colocada pelo Ricardo foi muito feliz nesse ponto.

Pegando carona na importância que o Ebner deu à fala do Ricardo, as empresas aéreas estrangeiras começarão a olhar o Brasil com mais carinho, não apenas com relação à demanda, mas com relação a parte amigável da nova legislação, e esse maior interesse, se concretizado, fará com que o Brasil tenha uma conectividade maior, que é um trabalho muito interessante que a lata faz, país a país, cidade a cidade, aeroporto a aeroporto, ou seja, há um potencial, uma grande possibilidade de esse leque de modernizações trazer para o Brasil mais conectividade com relação a outros países, outras cidades mundo afora.

E isso é benefício direto para a sociedade como um todo, desde aquele que vai comprar uma caneta, um relógio na loja, até aquele que viaja mesmo propriamente dito. Quer dizer, não impacta direto e positivamente o viajante, mas a sociedade como um todo. E eu acredito que esta Comissão aqui, como todas as outras Comissões aqui no Congresso, estão a serviço da sociedade e não do *player* tal, ou do indivíduo tal, ou da associação tal.

Eu gostaria de voltar a um ponto, Ricardo, que eu me esqueci, porque eu não anotei, eu deixei preguiçosamente na tela e a tela ficou e eu fiquei lendo aqui minhas anotações. Novamente, o meu interesse é pelo modelo de negócios, pela oportunidade de novos modelos surgirem, ou serem adaptados, readaptados, nascerem, morrerem. Há um item aqui de um artigo com uma nova numeração, de acordo renumeração que você propôs, então é o Título VII do contrato de prestação de serviços de transportes aéreos, Capítulo I, disposições

gerais. Vem, artigo, numeração que for: “Pelo contrato de transporte aéreo obriga-se o empresário a prestar serviço de transporte de passageiros, bagagem, carga, encomenda ou mala postal por meio da aeronave, mediante pagamento.” – aí eu me peguei!

A primeira coisa que eu pensei é se por um acaso a Google quiser montar uma empresa aérea, ninguém vai pagar, o pagamento vai ser indireto. Ou seja, as pessoas vão viajar sem pagar nada, mas toda a operação e os lucros estarão vindo de fora, alguém estará pagando por isso, a sociedade estará pagando isso de alguma forma, anúncio. Vamos dizer, esse modelo de negócio ainda não existe, mas pode existir. Quer dizer, não haverá pagamento por transporte de passageiro, bagagem, carga, de nada, mas essa empresa existirá, a sociedade ficará muito feliz. Todo mundo usa Google até a alma dizer chega, Facebook, tudo mais, ninguém paga por isso, WhatsApp, ninguém paga por isso, e todo mundo usa hoje em dia. Há 20 anos era inimaginável isso. Quem sabe, daqui a 20 anos à frente, nós estaremos vendo pessoas viajando de graça, carga viajando de graça, e outras formas de remuneração acontecendo.

Então, haveria a possibilidade de adequarmos esse “mediante pagamento”, olhando 20 anos à frente, do tipo “mediante remuneração direta ou indireta”? Uma redação que me veio aqui na cabeça agora.

O SR. RICARDO BERNARDI – Mais uma vez uma excelente colocação. Quer dizer, realmente é um pensamento bem vanguardista, e acho que é esse tipo de pensamento que tem que ter mesmo aqui, porque o objetivo é fazer uma lei para frente, para vários anos para frente.

Eu confesso que eu não sei a resposta. Eu precisaria pensar, e os nossos colegas aqui, e todos que estão participando deveriam prestar nessa hipótese. O pensamento que me veio imediatamente à mente é que, ainda que o pagamento seja indireto, fato é que há uma remuneração, fato é que há uma receita, ainda que a Google se dedica a esse transporte e receba por outros meios, parte da receita que ela receberia deveria ser alocada, pelo menos contabilmente, ao serviço de transporte aéreo, inclusive para efeito de incidência tributária.

Enfim, para efeito de declaração de impostos, cumprimento de deveres instrumentais, etc. Então, no final das contas, pagamento haverá, ainda que não seja um pagamento direto, pagamento haveria nessa hipótese.

Eu acho que nós podemos, sim, pensar em fazer uma redação um pouco mais ampla, talvez substituir “mediante pagamento” por uma outra redação que eu não realmente, neste momento, confesso que eu não tenho como sugerir, mas eu acho bastante válida, de novo, a colocação. E eu acho que, sim, nós temos que fazer esse exercício de imaginação muito concreta, não é só uma legislação, é um exercício de futurologia, com base no que existe hoje em outros setores.

Eu agradeço e acho que é isso mesmo. Vamos pensar. Vou anotar aqui também para pensar numa redação alternativa.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bom, senhores, por favor com a palavra o Sr. Geraldo, temos o Fernando, Gustavo. Mais alguém? *(Pausa.)*

Que está próximo da hora do almoço. Depois eu farei as minhas colocações, então.

Dr. Geraldo, por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente, como eu utilizei rapidamente meu tempo, acho que não foram cinco minutos, eu peço a gentileza do senhor, se possível, no retorno das atividades da comissão, que eu possa apresentar mais em detalhe, como o Ricardo fez, a proposta que eu trouxe, porque eu estive verificando que nós temos aqui um conjunto de declarações na área internacional de aplicação do Direito Internacional e direito interno, e eu apresentei as sugestões à comissão no pressuposto de que todos leriam a minha proposta, mas eu acho que isso não aconteceu.

Eu, então, pretendo utilizar os 15 minutos que me restam, se o senhor estiver de acordo, no início da tarde, para apresentar as inovações e as declarações de princípios e valores que nós estamos trazendo para dentro do código, as quais se harmonizam completamente à proposta do Dr. Ricardo no que se refere ao contrato de transporte isoladamente considerado. Mas há questões de conflitos na aplicação da legislação interna e o assunto foi aqui retomado com relação às últimas decisões do STJ e do Supremo, e é justamente também sobre essas decisões e sobre os princípios que eu acho que se aplica para o operador de Direito à aplicação, que é o que pretendemos que o aplicador do Direito aplique o código e não a legislação esparsa, que pode ser bastante esclarecedora para a Comissão e possibilitar à Comissão verificar, com essa minha explicação, que nós estamos impregnando o código com todas as declarações necessárias no plano infralegal para que a Constituição da República seja cumprida.

E, para isso, inclusive, tivemos que entrar, Presidente, agora – e eu vou fazer referência no início da tarde –, onde estão os fronteiras normativas do agente regulador na expedição de regulamentos de execução sobre matérias que dizerem respeito à liberdade no exercício das atividades econômicas. Para cada uma das atividades econômicas que nós estamos aqui tratando de regulamentar nesse código, para cada uma delas,

eu introduzi uma declaração de princípios que vão condicionar a ação das empresas, dos agentes públicos e privados, mas em respeito ao modelo constitucional vigente.

Eu gostaria de fazer isso na parte da tarde, no início da reabertura da reunião, se o senhor estiver de acordo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Nós temos, para a parte da tarde, a apresentação da definição do serviço público e proposta para a redação do CBA, acho que o Antônio Ivaldo que deve fazer a apresentação, nós já temos requerimento aqui para apreciação para todos. Eu acho que se todos aqui estiverem de acordo, nós podemos conceder esse prazo ao Dr. Geraldo.

Todos concordam? (*Pausa.*)

O.k., Dr. Geraldo, nós faremos essa merecida concessão ao senhor.

Nós temos aqui inscritos ainda o Coronel Fernando e o Brigadeiro Gustavo. Mais alguém? (*Pausa.*)

Sim, temos também o Catanant, e, então, nós vamos fechar as inscrições até mesmo pelo avançado da hora em relação ao nosso almoço.

Coronel Fernando, por favor.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Eu só queria fazer uma observação aqui, uma filigrana talvez com relação ao parágrafo que fala sobre operação de desembarque, em que o texto aqui diz que: “A operação de desembarque inicia-se com a saída de bordo da aeronave e termina no ponto de intersecção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.” Só gostaria de levantar se não seria o caso de, de repente, dar uma revisada nesse texto para diferenciar da situação de conexão, onde um passageiro efetivamente sai da aeronave, mas ele não chega, muitas vezes, dependendo do contexto daquela conexão, ele não chega a sair para a área aberta ao público.

E um outro ponto que eu gostaria de levantar aqui é com relação àquela lista exemplificativa de motivos que são considerados caso fortuito ou força maior. Essa questão relacionada a ocorrências mecânicas com aeronave. Muitas das vezes essas ocorrências derivam de manutenção inadequada ou não realizada. Então, inclusive há alguns julgados nesse sentido, a jurisprudência considera que é uma obrigação do transportador apresentar a aeronave livre de defeitos. Então, não me parece que seja um item a constar nessa relação, embora eu reconheça que em alguma determinada situação a responsabilidade pela falha mecânica não será do transportador, pode ser do fabricante, do montador, ou até de Deus, sei lá, mas, no meu entendimento, não deveria constar dessa lista. Seria um caso muito excepcional colocá-la como um caso fortuito ou força maior.

O SR. RICARDO BERNARDI – Coronel, agradeço muito o posicionamento e a contribuição, que é bastante válida.

Quando eu estava analisando o conceito da extensão do contrato de transporte aéreo, eu fiquei com dúvida em relação à qual seria a melhor redação, e preferi manter a redação, num primeiro momento, do código. Eu agradeceria muito se o senhor ou qualquer outro membro da Comissão pudesse nos dar uma sugestão sobre qual seria a melhor redação para finalizar, porque eu concordo que intersecção com área aberta ao público não cobre os voos de conexão, e muitas vezes, até hoje, quando nós marcamos, nós embarcamos ainda em área restrita, não embarcamos diretamente em uma área aberta ao público em geral, é aquela chamada área pós-segurança. Então, com certeza, nós teremos que alterar isso aqui, e qualquer sugestão é bem-vinda. Eu também vou pensar numa alternativa. Eu agradeço o comentário.

Em relação à manutenção, e acho que também é muito válido nós pensamos talvez num afunilamento desse conceito de forma a não permitir que falta de manutenção, quando essa obrigação é de responsabilidade do operador da aeronave, justifique exclusão de sua responsabilidade, porque não seria razoável. Então, sim, vamos trabalhar também nisso de forma a ter uma regra menos excludente, por assim dizer, mas meu posicionamento pelo menos é que, se nós abandonamos completamente a ideia da manutenção, nós teríamos ainda a condenação de empresas aéreas por fato completamente fora do controle da companhia. Por exemplo, vamos imaginar que uma aeronave chegou com uma turbina avariada em razão de uma colisão com um pássaro. É um problema mecânico da aeronave, no final das contas, e essa, sim, justificaria um atraso no transporte. Então, talvez tornar um pouco mais específica essa questão da manutenção, sim.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Brigadeiro Gustavo.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Boa tarde, Sr. Presidente, boa tarde, senhoras e senhores. Eu vou ser bem rápido.

Primeiro, parabenizar o Dr. Geraldo e o Dr. Ricardo pelo trabalho que foi apresentado, bastante extenso e a gente vê que está muito bem embasado. E, segundo, fazer uma pequena reclamação, porque esse texto chegou para mim hoje, eu não recebi nenhum e-mail com esses textos para que a gente possa fazer uma leitura prévia para, depois, poder fazer uma crítica. No texto do Dr. Geraldo, eu tenho algumas observações que eu prefiro deixar para fazer com ele em particular, depois a gente coloca.

Basicamente é isso. Eu queria pedir que a gente precisa ter um prazo para poder analisar esses textos e poder dar uma posição. Não dá para, no mesmo dia, receber textos extensos como esses e dar um parecer conclusivo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – É válido, Brigadeiro, nós temos essa preocupação, por isso é que nós tivemos o cuidado. Nós concordamos que encerraríamos hoje as contribuições exatamente para que nós pudéssemos analisar as propostas, debatê-las e chegarmos a um consenso. Ou seja, nós não vamos hoje deliberar ou chegar às conclusões. Nós teremos um momento para isso, a Relatora vai explicar como é que nós trabalharemos.

E, aproveitando a palavra, nós vamos passar aqui ao Catanant. Catanant, como é que vai ficar a Resolução nº 141 da Anac em relação a toda essa proposta que está sendo feita? E há alguma coisa, alguma expectativa em relação ao transporte aéreo não regular, sobre a cobertura dessas garantias, o transporte sob demanda, como é que ficaria isso mais ou menos?

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Justamente é um dos pontos que eu gostaria de colocar. Vou ser bem breve.

Em primeiro lugar, eu gostaria de parabenizar também o Dr. Ricardo Bernardi pela brilhante exposição, filio-me à maioria das propostas, e tenho algumas preocupações. Eu acresço, inclusive, ao ponto trazido pelo Coronel Fernando sobre a questão da manutenção como sendo fato apto a quebrar o nexo causal configurador de caso fortuito ou força maior. Nós temos a questão de se tratar de uma indústria de rede. Quando aconteça um caso fortuito ou força maior no início do dia no trilho de uma aeronave, em que medida isso também não vai poder ser invocado ao longo de todo o dia, de forma a desonerar o transportador de alguma responsabilidade? E a extensão desses mesmos motivos para o caso de assistência material. Nós temos que avaliar o impacto disso para o passageiro, porque por vezes esses fatores acontecem num ponto de escala, num aeroporto alternado de conexão, em que o passageiro também pode ficar abandonado à sua própria sorte no aeroporto, em um local em que não havia sequer previsão para que ele ali estivesse. Então, desonerar a empresa da prestação mínima desses deveres de assistência material, que é para minorar a situação desse passageiro, provendo-lhe informação fundamentalmente, facilidade de comunicações e alguma acomodação quando devida, talvez tenha que ser mais bem aquilatado. Então, são essas duas preocupações que eu gostaria de trazer.

Agora, com relação ao impacto disso para o transporte não regular é algo a ser pensado também. Hoje a 141 se aplica notadamente ao transporte regular, mas eu acredito que, com essa desoneração, isso vai valer para toda natureza e gama de serviços.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bem senhores, não havendo mais inscrição, eu acho que esses horários que nós temos para conversar são importantes para, inclusive, que se discutam, entre os membros, as propostas. Nós não estamos levando nada no caráter conclusivo agora. Hoje, à meia-noite, nós encerraremos as contribuições, e depois nós passaremos apenas a debater as ideias em cima dessas contribuições.

E, assim, gostaria de suspender a reunião para às duas horas da tarde, quando retornamos aqui do almoço, para nós concluirmos, para ver concluída a exposição do Dr. Geraldo sobre serviços aéreos, a exposição sobre a definição de serviço público do membro Antônio Ivaldo, e a atualização de tabela e envio de contribuições e as considerações da relatoria, sendo que, para tanto, teremos continuidade do nosso trabalho amanhã.

Então, está suspensa a presente reunião.

(Suspensa às 12 horas e 23 minutos, a reunião é reaberta às 14 horas e 39 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, boa tarde! Bem-vindos! Vamos aqui retornando aos nossos trabalhos.

Existe aqui um pedido de requerimento sobre a mesa, que eu vou colocar à apreciação dos senhores, porque nós temos que chamar este aqui antes da apresentação do Dr. Geraldo, que, aliás, ainda não chegou. Cadê ele? Desculpa, parece que o senhor pulou uma cadeira para trás.

Bom, Requerimento nº 8, de 2015, da Comissão de Especialistas de Reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.

“Requeiro, nos termos regimentais, que se faça o convite a representante da Secretaria Nacional do Consumidor – Senacon, do Ministério da Justiça, para emitir opinião qualificada sobre a proposta apresentada à Comissão nesta data, referente aos direitos de passageiros de transporte aéreo.

Justificativa.

O presente requerimento é necessário em virtude de se tratar de tema sensível, política e socialmente, o que requer maiores esclarecimentos, contraditórios e opiniões diversas para legitimar a decisão de voto dos membros desta Comissão.

Brasília, 19 de outubro de 2015, Doriêdo Luiz Dos Prazeres.”

Aqueles que concordam, permaneçam como estão. (*Pausa.*)

Aprovado o requerimento.

O.k.? Então, vamos verificar a data mais plausível para a oitiva, para que seja ouvida a Secretária Nacional, da Secretaria Nacional do Consumidor, ou o representante que eles possam encaminhar. O.k.?

Assim, eu gostaria de passar a palavra ao Dr. Geraldo Vieira, para que ele complemente a sua fala inicial a respeito de serviços aéreos. Dr. Geraldo, por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente, eu gostaria de colocar na tela a proposta que eu encaminhei hoje pela manhã, que é uma segunda versão da primeira proposta, e a intenção é mostrar para os colegas da Comissão os pontos sensíveis, e aí nós vamos navegar dentro da proposta.

Eu vou pedir paciência, porque, para pular de um artigo para outro – daquilo que é sensível, daquilo que é inovação –, gostaria de mostrar o que é inovação.

Então, assim, abrindo o Título I do Código, nós estamos tratando das disposições gerais já no §3º, do art. 1º. Dá para botar na tela?

O §3º é o ponto sensível. A justificativa é a seguinte: nós temos aqui uma desorganização na aplicação do Direito, naquilo que se refere à confrontação de disposição interna com disposição de tratado internacional, sempre tratado celebrado pela República. E a intenção desse §3º, na direção da Convenção de Viena, ratificada pelo Brasil, dá um critério para que os juízes, quando forem aplicar a lei interna ou o tratado, entenderem que o tratado terá que ser cumprido, independentemente da lei interna. Significa dizer: primeiro o tratado, depois a lei interna.

Como se aplica a lei interna? Nós estamos tratando aqui de Direito Aeronáutico. Então, no que se refere aos tratados, o trabalho do Ricardo, o primeiro objetivo do trabalho, o mais fundamental, além da atualização necessária, foi compatibilizar as normas, os tratados internacionais com a legislação interna, e ele o fez muito bem, de maneira muito eficiente.

Em apoio ao trabalho do Ricardo e em complementação ao trabalho do Ricardo, exposto na parte da manhã, e tendo em vista as decisões do Supremo Tribunal nos casos aqui mencionados, do Superior Tribunal de Justiça, nós produzimos essa declaração, de que é vedado invocar disposições do direito interno para justificar o inadimplemento de um tratado celebrado pela República Federativa do Brasil, exceto se o tratado violar, manifestamente, disposição constitucional sobre competência para concluir tratados.

O Brasil não pode assinar um tratado e depois recusar a aplicação internamente, a menos que haja um vício no tratado, que a autoridade que celebrou não tenha cumprido o rito constitucional no que se refere à assinatura do tratado. Quando ele assina o tratado, a República se obriga, por todas as cláusulas do tratado, isso a menos que esse cara que assinou o tratado, esse agente público que assinou o tratado e recebeu delegação para assinar o tratado... Que haja alguma irregularidade na nomeação do funcionário.

Essa é a primeira cláusula. Então, eu faço esclarecimentos de que nós estamos aqui, tratando de matéria aeronáutica e nós temos que deixar isso bem claro. Talvez essa regra que eu adicionei aqui precise de um esclarecimento maior, mas a Profª Maria Helena vai nos ajudar enormemente nessa parte, que é a sua especialidade. E foi mais para trazer esse alerta e melhorar a redação, para que os operadores do Direito não tenham dúvida, em um momento de decidir um caso concreto, de fazer a opção em um nível infralegal e em um nível constitucional adequado.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – É, está bem claro e não tem nenhuma ilegalidade desse dispositivo, porque a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados já foi incorporada ao Brasil, e ela só diz claramente que, se tiver um problema com o plenipotenciário que não tiver a carta correta de plenos poderes e a adoção da teoria monista, que é a prevalência dos acordos internacionais.

O SR. GERALDO VIEIRA – Obrigado, professora. Vai ajudar muito o Supremo Tribunal Federal, que tem navegado em águas turvas nessas matérias. Embora o Supremo faça um trabalho de libertação, conforme a Constituição, esse trabalho do Supremo, que é relevante, acaba gerando insegurança jurídica enorme para os agentes econômicos. Eu creio que isso vai melhorar bastante, vai auxiliar também o Supremo a tomar decisões mais coerentes em casos concretos que envolvam matérias de Direito Aeronáutico.

Também aqui há uma tentativa clara de que, se nós estamos optando por elaborar, propor um projeto de Código que seja um Código que trate de toda a matéria aeronáutica, fica claro – e aí eu me refiro de novo ao trabalho do Ricardo – que nós estamos aqui fazendo a opção por aplicação. E, em relações de consumo e matéria ambiental aeronáutica, pelas normas do Código, nós estamos repetindo basicamente, pelo que eu vi

do trabalho do Ricardo, e dando melhor qualidade. E inclusive as disposições do Código Civil, se forem comparadas uma contra a outra, no que se refere à responsabilidade do transportador... Porque, pelo que eu vi do trabalho, o Ricardo manteve os mesmos fundamentos, quer dizer, não há distorção com relação ao Código Civil, aos princípios ali elencados.

Eu faço inclusive referência às questões de força maior, enfim, justa causa ou justo motivo, no que se refere, na relação de consumo e na relação contratual entre as empresas de passageiros. Ele está esmiuçando, ou seja, trazendo um tratamento infralegal, melhor a essa matéria, o que vai facilitar também, fundamentalmente, o trabalho dos aplicadores do Direito, no caso, os juízes, perante os conflitos que nascem do contrato de trabalho.

O outro ponto sensível que eu trago aqui, e nós vamos agora botar na tela, é o art. 21 e seguintes. O art. 21 e seguintes dizem respeito à utilização de espaço aéreo e controle de tráfego aéreo. O que falta, em relação à minha proposta nesse artigo... E nós vamos evoluir. Eu acho que, até o final do dia, ou até amanhã teremos uma relação complementar a essa, antes de entrar nessa, para resolver a questão dos *drones*. Atualmente, os que ficam praticamente em órbita ou orbitando dentro do espaço aéreo, porém não na estratosfera. E nós já temos casos reportados que necessitam de uma regulamentação que não venha implicar restrições pelo agente regulador.

Mas, no que se refere à utilização de espaço aéreo, a mudança fundamental que nós estamos propondo à Comissão diz respeito... No art. 21, já começa com a utilização do espaço aéreo e do que decorre da utilização, que é o pagamento de tarifas aeronáuticas. Então, nós estamos aqui, nessa proposta, reduzindo as tarifas aeronáuticas para duas tarifas, ao invés de três.

Hoje, temos um terceiro tipo de tarifa aeronáutica, que é o uso de comunicações em área terminal no aeroporto. Como isso está sendo direto pelo concessionário e explorador do aeroporto, onde ele não tem infraestrutura adequada esse serviço é, entre aspas, “contratado” com o controle de tráfego aéreo. A nossa intenção... E é um serviço excelente, prestado pelo Decea, mas que eu vejo que pode ser feito pelo concessionário que vá contratar a administração pública para fazer o serviço, se tiver interesse, o Decea.

Essas tarifas se seguem com regras de isenção. Nós restringimos as regras de isenção. Por quê? Porque nós estamos aqui tratando de fazer uma transição, em maior ou menor tempo, para um sistema estatal, explorado por uma empresa estatal, para um sistema que possa ser explorado pelo setor privado, com argumentos constitucionais, de que cabe prioritariamente ao setor privado exercer a atividade econômica e ao Estado planejar, quando for o caso, e executar. Então, nós acabamos retirando exceções, várias isenções, hoje de aeronaves que não pagam tarifas aeronáuticas.

Bom, nós incluímos no art. 22, o que se segue ao art. 21, os princípios gerais da regulação dos serviços de controle de tráfego aéreo.

Se são serviços públicos, são assim qualificados, quem presta o serviço deverá prestar dentro de certas regras e princípios, no que se refere à organização do setor e ao regime tarifário.

É grave aqui, porque, quando o Estado exerce diretamente a atividade econômica, ele pouco presta contas à sociedade de como ele estrutura o sistema de preços dele, para que a sociedade possa verificar se aquele sistema de preços é compatível com os princípios da ordem econômica, é compatível com os princípios legais que informam a formação de preços em serviços públicos, independentemente de esse serviço ser prestado por um ente privado ou ente público.

Então, no art. 22, nós elencamos um conjunto de princípios que são princípios e valores legais, têm conteúdo meramente declaratório, mas que condicionam a ação do agente regulador, a tratar de fixar preços, a orientá-lo como ele deve fixar os preços e como essa fixação tem que ser objeto de controle social. Significa dizer que seja aberto, um sistema aberto, disponibilizado em local público, que a sociedade possa olhar e verificar a racionalidade do sistema, a eficiência.

Enfim, é um conjunto de princípios aqui, que, além de tratarem desses aspectos que eu mencionei, tratam também de investimentos e adaptações de produtos e serviços ao menor preço possível, na ideia é de que a atividade monopolizada tem que, necessariamente, ser objeto de acompanhamento da sociedade, e os preços têm que corresponder aos custos marginais de longo prazo.

Também é uma questão aqui... E eu estou detalhando isso porque esses princípios são repetidos em outros segmentos de outras categorias de infraestrutura – eu acho que estão aqui – e eu optei por fazer declarações específicas em cada segmento, mas a declaração importante, para que o setor possa ser acompanhado e haja transparência social, é a questão do repasse dos ganhos de produtividade para os usuários.

Isso é outro tema que não se considera nesses anos todos, se tem ganhos de produtividade acentuada e não se repassa isso. Muitas vezes, em regime de monopólio, o que se faz – e é até natural, quando não há a fiscalização da sociedade – é transferir esses recursos para subsidiar outras funções do Estado que devem ser objeto de financiamento geral de todos os contribuintes, portanto com recursos advindos do Orçamento da

União. Em serviço público, não se pode ter essa ideia. O serviço prestado tem que ser remunerado e em valor que assegure racionalidade econômica e repasse dos ganhos de produtividade para usuários e não absorção por outros entes da Administração Pública.

Então, o outro ponto sensível, neste modelo que eu trago, eu estou procurando aqui. Art. 27, esse dispositivo é um Capítulo II, que se segue logo ao detalhamento do que é a infraestrutura aeronáutica. E é por isto que está como Capítulo II: o capítulo anterior define o que é sistema, o que é infraestrutura aeronáutica, manteve a velha proposta do CBA e do Código Brasileiro do Ar, o antigo, de dividir esses conjuntos de atividades em sistemas, para que eles possam ser coordenados entre si e funcionar de maneira mais eficiente.

Isso está bem elencado no art. 26, anterior, mas este capítulo aqui, que reputa maior importância, é sensível porque ele acaba mexendo com os instintos corporativos da Agência Nacional de Aviação Civil. Significa dizer o seguinte: nós temos aqui necessidade absoluta de dar transparência social. Não estou dizendo que não há transparência social; estou dizendo que nós precisamos ampliar a transparência dos atos da Anac, e, ao mesmo tempo, preocuparmo-nos em definir – ainda que tenuemente, porque a definição explícita é mais complicada do ponto de vista do Direito – as fronteiras normativas do agente regulador, para que essas fronteiras indiquem claramente o que é poder normativo delegado pelo Congresso Nacional e a ser utilizado pela agência reguladora, e que a agência tenha presente essa linha de fronteira na sua atividade de regulação, e não fique em dúvida sobre até onde ela pode ir.

O que para nós, do setor privado, interessa – para nós, meros cidadãos – é que quando o Congresso Nacional faz uma delegação de poder normativo, dele, Congresso Nacional, que significa emitir leis criando direitos e obrigações, e delegando parte desse poder para a agência, que a agência se comporte estritamente dentro do poder que foi delegado e respeite a Constituição. Respeitar a Constituição não é se confrontar diretamente com determinados dispositivos constitucionais. O que há por trás da Constituição da República – e eu estou falando de uma República Democrática – é que a Constituição vale pelo conjunto de valores e princípios que ela declara. Ela vale como contrato social enquanto esses princípios forem cumpridos por quem tem função legal, de produzir leis, ou infralegal, de produzir regulamentos de execução.

Aqui, neste caso do art. 27, nós estamos indo além da Constituição da República. Além de estarmos dizendo que princípios e valores constitucionais têm que ser seguidos, assim como normais constitucionais, nós estamos dizendo que também normas de tratados e convenções que formam a ordem econômica terão que ser cumpridos de igual modo.

O art. 28 trata exatamente – depois dessa explicação inicial – de estabelecer o exercício de poder de regulação e de fiscalização pela agência. Nós estamos dizendo aqui que o regulador trabalha sob certos princípios que estão declarados aqui, mas já está declarada no *caput*, pela importância dele, a maximização da eficiência do mercado, pois nós estamos entendendo que a República é federal, é democrática e é capitalista. Os princípios constitucionais, que estão aí na Constituição e têm que ser seguidos, são de uma economia de mercado. Nós estamos declarando que a função da agência é maximizar os efeitos da regulação em busca da eficiência do mercado, assegurando que a interação entre prestadores de serviço e usuários seja eficiente, tendo como resultados níveis adequados de quantidade, qualidade e preços, e garantindo especialmente – aqui não é número de cláusulas – diversidade de serviços, atendimento da demanda de forma eficiente, a livre concorrência, respeito aos direitos dos usuários, liberdade tarifária, acesso das empresas às infraestruturas públicas, e vai por aí afora.

Tanto é mais sensível essa proposta que eu trouxe e estou submetendo à Comissão que nós achamos que é absolutamente necessário ter uma nova visão sobre as iniciativas de regulamentos de execução ou alterações de regulamentos de execução, que são as resoluções, as portarias expedidas pelos agentes reguladores. Nós estamos submetendo isso a um procedimento especial de audiência pública. Os primeiros parágrafos, basicamente, significam declarações de garantias por um determinado procedimento de audiência que nós achamos aqui que é o mais democrático e compatível com a ordem constitucional, mas nós estamos aqui trazendo algumas novidades, que são declarações importantes. A primeira delas é que as audiências têm que ser presididas por um diretor da Anac. O que acontece hoje é que muitas audiências são conduzidas por funcionários lá do terceiro ou quarto escalão da agência.

Vai longe de mim dizer que a pessoa não está qualificada, absolutamente, mas é importante dizer também que as audiências realizadas pela Anac no passado, não tão recentemente, são instrumentos basicamente para cumprir uma determinação legal, de que a audiência tem que ser realizada, sem cuidar da questão principal, que são as fronteiras do poder normativo, e que a decisão do agente deve observar determinados requisitos de razoabilidade, proporcionalidade e motivação, que ela deve demonstrar, de maneira fundamentada, de que modo a norma editada se relaciona, de um lado, com os dados obtidos na fase de audiência pública e, de

outro lado, com a consecução dos objetivos estabelecidos em lei para o exercício da competência normativa. É toda uma cultura nova de exercer o poder normativo, que trará resultados excelentes.

Também estamos aqui facultando, no §7º desse dispositivo – e a agência tem feito isso de maneira esporádica –, ao agente regulador, que sejam instituídos processos de negociação anteriores à fase de audiência pública na qual os interessados são convidados a buscar uma proposta de consenso a ser posteriormente submetida à audiência pública convocada, e realizada nos termos e para os fins previstos neste artigo. Isso é muito importante porque, se nós estamos aqui tirando o exercício de poder normativo do Congresso Nacional e o delegando a alguém, que o delegado exerça o poder normativo na forma como está aqui previsto, mas de maneira rápida; que não haja omissão, que não haja perda de tempo, porque se não, não tem sentido a delegação de poder, presumindo-se que lá um projeto de resolução terá um tempo muito mais rápido para ser expedido, ou de tramitação, do que aqui no Parlamento.

O próximo ponto sensível...

(Soa a campanha.)

O SR. GERALDO VIEIRA – ... estará no art. 44. O art. 44 está obedecendo a essa lógica de aumentar a eficiência e transparência da atuação do ente público ou do ente regulador.

Então, no caso de aeródromo civil público, servem os dois tipos de aeródromos: o público, objeto de concessão, delegado pela União Federal; e o aeródromo civil privado, aberto ao uso público. É essa a classificação que nós propusemos aqui. A nossa proposta é que, na atividade de regulação de ambos, sejam observados esses princípios gerais que nós estamos aqui declinando. O art. 44 tem o objetivo de estabelecer os marcos, as âncoras pelas quais a sociedade terá previamente uma “certeza” – entre aspas – de que a agência, o agente regulador, quando exerce sua atividade de regulação, o fará sob determinados princípios, sob um sistema de princípios e valores que estão já previstos, determinados em lei, e que refletem a matriz constitucional. Se os senhores tiverem, depois, o cuidado de ler princípio por princípio proposto, os senhores verão que eu elaborei sem ordem de prioridade e sem ordem de importância, mas esses princípios aqui propostos são estruturantes para a ação normativa da agência, e são rigorosamente indispensáveis – essa declaração – porque é através dessa declaração que nós vamos poder aferir a eficiência da atividade de regulação.

(Soa a campanha.)

O SR. GERALDO VIEIRA – Também na administração do aeródromo civil, nós estamos aqui prevendo uma administração aeroportuária, figura hoje inexistente, porque ou ela se confunde com as SPEs, que foram constituídas e obtiveram as concessões dos aeroportos já concessionados hoje, ou da Infraero, que designa um supervisor ou um superintendente para cada aeroporto. Mas nós estamos aqui dizendo claramente – isso é que é o importante, e é inovação legislativa – que esse modelo novo que a gente imagina, seja o já em curso, seja o modelo que vai ser praticado no futuro, com essa desregulamentação e liberalização de atividades – aquilo que cabe à administração do aeroporto.

Estamos definindo institucionalmente o que cabe à administração do aeroporto para resolver conflitos sérios que estão em curso entre operadores de aeroportos e usuários de aeroportos.

Então, os princípios aqui declarados, que vão, sob certo aspecto, condicionar o exercício da atividade de administração aeroportuária, estão aqui todos declarados, com definição clara da função da administração aeroportuária. São 25 princípios básicos, mais um parágrafo único, que é rigorosamente necessário para fazer, nesse sistema, a delimitação física de áreas, que terá que concorrer com a participação de outras atividades que interferem, que têm suas atribuições ou competências institucionais abrangendo a operação aeroportuária. Nós prevemos aqui os mecanismos de coordenação entre autoridades e de responsabilização de chefia, não de coordenação, não hierárquica.

(Soa a campanha.)

O SR. GERALDO VIEIRA – *Pari passu* a isso, nós estamos prevendo em cada aeroporto a constituição de um conselho consultivo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Mais cinco minutos.

O SR. GERALDO VIEIRA – Nós estamos dizendo aqui que cada aeroporto terá um conselho consultivo. É o art. 48. Para que não haja muita discussão da competência do conselho consultivo, a previsão é que isso se faça através de um decreto do Poder Executivo, porque envolve mais de uma autoridade, além da aviação civil.

O outro dispositivo sensível é o art. 58. Eu vou passar bem rápido, para não atrasar os trabalhos da Comissão. O art. 58 tem aqui de novo a declaração de princípios voltados exclusivamente para os aeródromos civis

privados de uso público. Se vocês compararem com o outro aeródromo, vocês verificarão que há aqui menos princípios do que os outros lá. Mas esses princípios todos vão alicerçar, basicamente, dar segurança jurídica ao investidor, no que se refere à regulação do setor dele, dar garantias ao investidor e, portanto, ampliar a segurança jurídica de modo a tornar os investimentos no setor mais atrativos.

Vamos agora para o próximo, que é o artigo...

Já estou chegando ao fim.

O próximo é o art. 94. Nós estamos tratando aqui dos sistemas de segurança de voo e dos regulamentos e requisitos de segurança de voo. Nós aqui melhoramos, modernizamos esse capítulo todo, adotando as propostas que estão ali grifadas em negrito, as propostas encaminhadas pelo Celso, englobando certificação e homologação de aeronaves. Tudo que está em negrito aí.

É o artigo seguinte Pode ir passando até o art. 99, onde você tem todo um capítulo dedicado a atualizar a questão, democratizar e aumentar a transparência das questões de certificação de produtos e processos aeronáuticos.

Nós vamos pular desse artigo para o artigo... Podemos ir caminhando. Deixa eu ver onde está o outro. Eu estou mostrando só a parte mais sensível.

O art. 177 trata dos Certificados de Aeronavegabilidade. Nesse caso, também, nós fizemos uma simbiose e adotamos a contribuição do Celso como fundamental para a expedição dos Certificados de Aeronavegabilidade. O capítulo é bem novo, é bem atualizado em relação às convenções internacionais.

Depois, nós pulamos para...

Presidente, só estou terminando mesmo. É que o texto é longo. São 272 artigos. Leva-se mais tempo aqui navegando do que justificando.

O art. 231 trata do comandante da aeronave. Nós atualizamos isso, motivados pelas recomendações da lata. O Ebner fez uma palestra excelente sobre esse tema e sobre os problemas com os passageiros. O art. 231 é um conjunto grande, portanto é uma nova regulação preventiva para a questão da segurança. No art. 231, nós elencamos um conjunto de condutas que podem ser objeto de tratamento específico pelo comandante. Elas estão mais bem detalhadas nos incisos do §1º desse artigo. Nós conseguimos identificar e tipificar 14 condutas diferentes que podem violar a segurança da aviação.

Aí, nós passamos para o art. 239. A mudança fundamental na parte de serviços aéreos, à qual eu já me referi de manhã, é que nós colocamos no mesmo vetor serviço aéreo regular e não regular, a exigir a mesma documentação para o início da atividade. Então, nós estamos aqui identificando o que são cláusulas essenciais do contrato de adesão, que são aquelas vinculadas à questão de que as empresas estão, na realidade, explorando um serviço público. Essas cláusulas aqui são compatíveis com o regime atual de “concessão” – entre aspas, porque na realidade é uma autorização – e com os atuais contratos de concessão celebrados com a Anac. A mudança fundamental é que são menos documentos para entrar. A segunda mudança é que a autorização vale enquanto o serviço estiver sendo prestado de forma adequada. Os mecanismos de extinção do contrato estão previstos.

(Soa a campanha.)

O SR. GERALDO VIEIRA – As garantias de segurança jurídica estão todas anotadas, para a segurança jurídica dos operadores.

À questão do capital estrangeiro, eu já me referi aqui. Por falta de consenso no meu setor, adotou-se a posição de 49% para estrangeiros, com o detalhe de que, na emissão de ações preferenciais, nós estamos admitindo o aumento do limite de dois terços para dois quartos. A posição do setor é essa.

Os princípios gerais de regulação dos serviços de aviação civil estão todos no art. 244. No art. 244, a gente explicita, deixa bem claro, que a liberdade tarifária, a liberdade para atuar em todos os aeroportos, é uma enorme transformação em relação ao que acontece com o regime atual também no que se refere ao controle e à fiscalização.

Nós estamos aqui alterando regras de saída. Se o empresário resolver sair do setor, ou ele avisa e extingue a empresa, ou ele pode vender o seu capital para terceiros, ou pode fundir-se, cindir-se, incorporar-se a outra empresa, ou ele pode também adotar práticas de acordo, *pools*. Nós estamos abrindo isso para funcionar de acordo com a economia de mercado, ampliando as possibilidades de acomodações que o mercado requer.

É esse o conjunto de artigos sensíveis, que vai até o art. 248. Na parte de designação, eu concordo com o Ricardo. Dá para desburocratizar. Ricardo, como eu não tinha recebido seu texto, eu mantive em funcionamento pelas questões levantadas por alguém aqui da Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dr. Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA – Oi?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Com toda a vênia, poderia concluir? Já estamos com quase 40 minutos de exposição.

O SR. GERALDO VIEIRA – Esse era o último artigo que eu queria fazer, só salientando que o que não é serviço – e tudo pode ser serviço, tudo pode ser comercializado – as demais atividades aéreas, onde a relação é do proprietário com a aeronave, essas nós desregulamentamos também, sem prejuízo de que ele vá obedecer às regras de segurança e tudo mais.

Era isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Obrigado. Eu sei que o senhor vai ter nova oportunidade de fazer colocações.

Nós temos o Marcus, que quer estar inscrito, temos o Dr. Antônio Ivaldo e o Brigadeiro Gustavo.

Por favor, Marcus.

Senhores, vamos nos atentar a que ainda temos apresentação e ainda temos os conclames da Relatora. Então, sejamos os mais objetivos possíveis nesta fase.

Marcus, por favor.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – O.k. Tentarei ser breve. Marcus, do IAB.

Em relação ao art.1º, passei os meus comentários anteriormente. Foram enviados na sexta. Todos receberam. Eu mandei para o grupo, não vou ficar me repetindo aqui, mas é basicamente em relação à adoção automática de tratados daquilo que não é tratado especificamente para a Aeronáutica. Já conversei com a Profª Maria Helena e com o Geraldo sobre esse tema, então estou mais colocando esse aspecto para debate.

Em relação ao art. 29 da proposta dele, também há uma proposta minha que fala sobre o mesmo tema. A única coisa que eu tenho para comentar em relação à proposta do Dr. Geraldo é em relação à abrangência da proposta do art. 29. A proposta dele, pelo que eu já conversei com ele, parece estar centrada somente nas regulações provenientes da Anac, mas nós temos também normas provenientes do Cenipa e Decea que afetam agentes externos e, obedecendo aos mesmos princípios, também deveriam ser passíveis de audiência pública.

Então, modificar a questão do *word* utilizado, das palavras utilizadas, para que a gente possa adequar o texto, para que a gente também abranja as NSAs, aquelas que afetam o público externo, o direito do público externo.

São só esses dois comentários mesmo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA – O Marcus tem toda razão. Na hora de redigir eu esqueci os outros agentes reguladores. Então, agora nós vamos fazer as adaptações nos dois casos mencionados.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Perfeito.

Ivaldo.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – O texto é muito abrangente. São 72 páginas. Eu, particularmente, vou ter que ler o texto antes de comentar, por enquanto. É muita coisa para todos nós. Eu acho que esse assunto não termina hoje.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O.k.

Brigadeiro Gustavo.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Boa tarde, Sr. Presidente. Obrigado.

Mais uma vez, eu queria agradecer ao Geraldo a proposta que ele fez aqui.

Eu tenho alguns comentários em diversos artigos, da leitura que eu fiz aqui hoje. No art. 15, §4º, “o prejuízo decorrente do sobrevoo do pouso [...] poderá ensejar responsabilidade”. A dúvida que eu tive quando eu li esse parágrafo é: o prejuízo decorrente do sobrevoo inclui o ruído? Eu posso acionar quem está sobrevoando a minha casa e fazendo barulho em cima dela? Deixei aberta a dúvida para a gente trabalhar depois essa questão, por favor.

O art. 17, §4º, trata de ordem ao Comandante da aeronave, para ele se dirigir imediatamente ao aeródromo que lhe foi indicado e nele efetuar pouso, e o §4º fala do excesso de autoridade nesse caso:

§4º A autoridade [...] que, excedendo suas atribuições e sem motivos relevantes, expedir a ordem de que trata o *caput* deste artigo, responderá pelo excesso cometido, sendo-lhe aplicada a pena de suspensão por prazo que variará de 30 a 90 dias, conversíveis em multa.

A minha dúvida é: se eu tiver esse parágrafo aqui,

Se eu tiver esse parágrafo aqui, parece-me que fica sendo só essa punição para a autoridade que tomou a atitude? Eu acho pouca punição. Na minha condição de autoridade, eu acho que uma suspensão de trinta a noventa dias é uma punição pouca para um excesso de autoridade desse tipo. Deveria haver uma abertura para talvez processo cível do prejudicado, alguma coisa nesse sentido.

Bom, art. 21, §1º.

Estamos falando sobre a utilização do espaço aéreo e suas tarifas. E estamos colocando a aplicação geral em todo o Território nacional. Deveria haver um termo aqui. A minha sugestão é que “...em todo o espaço aéreo sob jurisdição do Brasil, onde os referidos serviços são prestados.” Eu vou cobrar tarifa onde eu presto serviço. Então, se eu presto serviço no oceano, fora do meu território, eu tenho direito de cobrar esse serviço também.

Art. 22. Eu achei muito bom o art. 22 nessa parte da regulação e da prestação de contas que temos de fazer com o usuário. Só que, no primeiro inciso do art. 21, o Dr. Geraldo está nos propondo a seguinte redação: Promover a modernização e a expansão de capacidade das infraestruturas físicas e operacionais existentes, asseverando quais são, em determinado momento, a quantidade e qualidade ótimas de bens e serviços a serem disponibilizados.

O meu comentário aqui é o seguinte: eu posso fazer uma modernização do sistema de controle do espaço aéreo que reduza custo de tarifa, mas que, por outro lado, represente um custo excessivo para o meu usuário em termos de equipamento que ele tenha de colocar a bordo. Então, com esse tipo de promoção – eu concordo – tem de ser sempre feita, tem de estar sempre sendo pensada, mas tem de ser feita em coordenação com o usuário.

Então, eu só quero adequar esse texto aqui para colocar esse aspecto para coordenação do usuário. É fácil reduzir custo de serviço. Por exemplo, se eu cortar todos os radares e colocar só tecnologia DSB, o meu custo cai drasticamente. Por outro lado, o custo do usuário, para se equipar e estar preparado para essa tecnologia, é altíssimo.

Existem dois números três e faltou o número dois nessa aqui também, mas isso é besteira.

Com relação ao art. 23, há uma pequena mudança: “Toda aeronave proveniente do exterior fará, respectivamente, o primeiro pouso e a última decolagem em aeroporto internacional.” [Em vez de “ou” é “e”.]

No art. 24, §2º, eu acho que estamos nos referindo aqui à autoridade aeronáutica e não à autoridade da aviação civil.

Art. 26.

Eu só sugiro que nós fizéssemos o art. 26 naquela linha que eu fiz a proposta em que se diferencia a infraestrutura aeronáutica do que é a infraestrutura de aviação civil, porque vai ajudar mais para frente.

E eu acho que não há mais... Ah, com relação às audiências públicas também é o mesmo comentário que foi feito quando se tratar de autoridade aeronáutica.

Então, eu também acho que devemos mandar um diretor de agência para trabalhar na audiência pública. Acho que são cinco diretores somente e às vezes ficam sobrecarregados. A minha sugestão é que fosse alguma coisa como “Serão presididas por funcionário de nível superior responsável por relatar a alteração normativa proposta à diretoria ou ao nível decisor da agência ou do órgão público”, alguma coisa nesse sentido.

Depois existem mais algumas coisas pequenas, como trocar palavra: “zona de proteção de aeroporto” tem de ser “aeródromo”, porque é mais abrangente. Enfim, algumas notas aqui que eu me comprometo a passar diretamente ao Dr. Geraldo, para não ficar enfadonho.

Há outro ponto que eu anotei também com relação a um decreto do Poder Executivo para falar sobre o conselho consultivo do aeroporto. Parece-me que é um nível muito alto e deveríamos tentar relativizar, de alguma forma, isso, deixando essa aprovação com a autoridade da aviação civil ou com o órgão responsável pela coordenação das atividades de aviação civil, que hoje é exercido pela SAC.

Mas colocar como decreto do Poder Executivo, eu achei que é algo muito grande e, às vezes, estamos tratando de um aeroporto pequeno.

Então, se pensarmos em Guarulhos, talvez até tenha um sentido isso aqui. Mas se pensarmos que existem aeroportos menores e que não são tão importantes assim, poderia haver uma relativização aqui.

Bom, senhores, eram basicamente esses comentários que eu tinha. Mas eu também queria me reservar o direito de terminar de ler com cuidado para poder fazer mais comentários.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Perfeito, Brigadeiro. Nós temos um momento em que nós vamos ter de ver todas as propostas e teremos de analisar um texto que terá de ser encaminhado para a consultoria. Aí nós vamos inclusive ter de coordenar bastante, porque será o trabalho mais difícil que nós teremos na Comissão e que vai exigir mais a nossa presença.

Kerlington, por favor.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – Bom, parabéns ao Dr. Geraldo. Realmente foi um trabalho árduo, trabalhoso. Trabalho trabalhoso é horrível, mas o que eu posso fazer?

O art. 29, acho que ali foi o coração da sua proposta. E o que eu sugiro – e já encaminhei no *e-mail* do grupo – é que, o art. 29 contenha, além da audiência pública ou precedendo a audiência pública, a existência da análise de impacto regulatório.

A exemplo das normas de meio ambiente que nós temos EIA/Rima, EIV, Estudo de Impacto de Vizinhança, os Estados Unidos adotam, desde 1974, uma organização para a cooperação do desenvolvimento econômico desses países, o Estudo de Impacto Regulatório, em que o regulador ou a autoridade, seja quem for, quem quer que seja, vai realmente fazer algumas perguntas antes de começar a redigir essa norma, como por exemplo: se o problema está definido claramente, se a ação governamental é justificada, se a regulação é a melhor forma da ação governamental, se existe base para a regulação, qual o nível apropriado de governo para essa ação, se os benefícios da regulação justificam os custos, se a distribuição dos efeitos da sociedade é transparente, se a regulação é clara, se todas as partes tiveram a oportunidade de apresentar as suas sugestões e considerações, e como vai ser a aplicação e o cumprimento da regulação.

Então, esses são os dez mandamentos do AIR, que a Anac hoje está – infelizmente, não posso me calar ante a esse cenário – embrionária nesse estudo de impacto e regulação, apesar dos dez anos de vida. A Anac não tem ainda formalizada, não está formalmente institucionalizada a Análise do Impacto Regulatório no contexto regulatório brasileiro. E estão sendo desenvolvidas ainda metodologias, por meio do Programa de Fortalecimento da Capacidade Institucional para Gestão e Regulação. Mas isso é muito raso para aquilo que nós queremos.

Existe o Projeto de Lei nº 1.539/15 que obriga a Análise de Impacto Regulatório, mas não podemos, aproveitando o ensejo e o bom desejo, colocar além da audiência pública a obrigatoriedade do AIR.

Já enviei.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O.k.

Coronel Fernando, por favor.

O SR. FERNANDO SILVA ALVES DE CAMARGO – Obrigado. Eu queria só aproveitar a oportunidade para fazer uma correção em um texto que corresponde aqui ao art. 121 da proposta do Dr. Geraldo.

Na verdade, houve um erro na hora em que fizemos a proposta. Então, onde está previsto ali: “Previsto no art. 315 deste Código...” Em verdade, nós estamos falando em “Previsto nos arts. 178, §1º; e 281, deste Código.”

É só isso.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Obrigado. Temos aqui o Respício. Mais algum inscrito? Pois não. Ah, está bem. Achei que você estava apontando para...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O Respício e o Geraldo. Então, sem mais inscritos.

Respício, por favor.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Obrigado, Presidente. Eu gostaria só de concordar e apoiar abertamente a sugestão do Kerlington, com relação aos impactos regulatórios, ao introduzir uma modernidade que não apenas beneficia o setor, mas principalmente dá transparência e dá responsabilidade a quem está produzindo a norma perante a sociedade. Não apenas perante o setor, mas principalmente perante a sociedade.

E eu gostaria também de concordar – ressaltando e acompanhando – com a sugestão do Geraldo com relação à presença de um diretor, quer seja da autoridade de Aviação Civil, quer seja da autoridade de controle do espaço aéreo. O melhor nome – e eu já me manifestei, no nosso grupo de *e-mails*, contrário a essa terminologia de “autoridade”. Mas, de qualquer modo, salvo melhor nome, quer seja uma audiência por parte da agência, quer seja uma audiência por parte do Decea ou quem quer mais que seja, que, sim, o alto clero, na minha opinião, obrigatoriamente, tem de estar presente. Isso confere importância, isso confere transparência e eu acredito que seja algo indelegável, deveria ser algo indelegável.

Novamente, eu acredito que os diretores têm muito o que fazer, mas, antes de tudo, eles estão lá com uma responsabilidade de mostrar a cara para a sociedade. Então, se é uma audiência pública é uma audiência para a sociedade. Então, quem tem de mostrar a cara e puxar a responsabilidade para si do que está defendendo é um dos diretores da suposta “autoridade” – entre aspas.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dr. Geraldo, para o encerramento.

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente, eu quero esclarecer que eu concordo com todas as observações feitas. Agradeço as contribuições.

Realmente, quando nós tivermos a primeira versão, estiver tudo escrito de cabo a rabo, acho que a Comissão terá o segundo papel fundamental que é o de melhorar o que está sendo apresentado. E recebo isso com extrema alegria e felicidade também por saber que os modelos estão sendo considerados e aceitos pela Comissão.

Com relação à questão da Anac, há uma preocupação nossa, dos jurisdicionados e dos cidadãos, no que diz respeito à especialidade dos dirigentes da Casa. O sistema de indicação política tem perturbado as atividades da Agência e tem acumulado inclusive momentos em que a Agência não tem o seu quadro todo composto.

São dois problemas que nós temos: a escolha dos dirigentes e a adoção de providências a tempo rápido com a diretoria colegiada funcionando mesmo. Esta é a ideia da agência reguladora: ser uma agência de Estado e não uma agência de governo. Por isso que a escolha do diretor é importante, porque o diretor tem a responsabilidade de estar representando a diretoria colegiada no exercício de uma função que constitucionalmente é reservada ao Congresso Nacional, que é criar direitos e obrigações para a comunidade, para a sociedade, para o País.

Então, aderindo e acrescentando aos comentários do Prof. Respício, eu quero dizer que é fundamental que um diretor da agência presida a agência. E mais ainda: a atividade normativa da agência não é tão intensa assim que não permita, em determinado dia, um diretor comparecer lá duas, três, quatro horas, para dirigir a urgência. O que tem acontecido é que sequer a diretoria tem recebido textos prontos de baixo e não se decide a discutir com profundidade as questões.

Significa dizer que a delegação do poder normativo para órgão inferior dentro da agência viola a própria lei que criou a agência, porque especificou lá que determinados atos têm de ser praticados colegiadamente sempre por agência e que eles são indelegáveis.

Então, eu reconheço aqui que, no que se refere à autoridade do controle do tráfego aéreo, é uma autoridade só.

Eu quero me colocar de acordo com as observações do Decea, que eles elejam a autoridade como a que comparecerá à agência, até porque o Decea é extremamente econômico na regulação e o faz quando estritamente necessário. Não é o que acontece com a Anac. E, neste caso, nós temos de fazer uma ressalva específica no que se refere à autoridade aeronáutica.

E também com relação ao comentário ao art. 21, salvo engano meu, nós temos aí de fazer uma discussão rápida e uma melhor adaptação às questões da Lei do Abate.

Eu não trouxe a Lei do Abate para o Código, mas se o Código for disciplinar tudo, pode trazer a Lei do Abate. A Lei do Abate é muito sensível. A autoridade que decide pelo abate de uma aeronave no Território nacional é um episódio grave e nós temos de dar uma regulamentação adequada. Já existe uma lei tratando disso. Mas nós podemos pensar que uma decisão desse tipo aqui – e temos de ter o maior cuidado – pode representar um incidente ou um acidente aeronáutico sério.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Obrigado, Geraldo.

Bom, senhores, não havendo mais discussões, eu gostaria de chamar então o último palestrante do dia, por assim dizer, que vai falar sobre o assunto serviço público. Realmente, isso interessa muito para táxis-aéreos, oficinas de manutenção, linhas aéreas.

Dr. Ivaldo, por favor, o senhor tem a palavra.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Bom, a ideia é falar um pouco sobre o art. 180, que fala sobre a questão de serviço público aéreo.

Antes de começar o texto que está em tela, eu só queria lembrar, como representante do Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo, a importância desse setor para o Brasil. Temos no Brasil, hoje, cerca de 3,5 mil pistas de pouso e cerca de pouco mais de cem aeroportos que são atendidos por voos regulares.

Então, o táxi-aéreo, juntamente com a aviação geral, atinge quase a totalidade dessas pistas de pouso, cerca de 3,3 mil, e é um vetor fundamental para garantir o desenvolvimento nacional. Isso pode ser tanto lá no interior do Amazonas, em que o único meio de sair de determinadas cidades e de chegar nelas é através de táxi-aéreo. Pode ser em alguns locais em que as pessoas só conseguem um resgate aeromédico através do táxi-aéreo. A pessoa não tem acesso a hospitais de que necessitam e a única forma de a pessoa salvar a sua vida é através de uma UTI aérea, que é um serviço prestado por táxi-aéreo.

Eu gostaria de lembrar também que todo o atendimento às plataformas de petróleo no Brasil é realizado por empresas de táxi-aéreo. Apesar de existir uma característica de voar todos os dias, na sua constituição, o regime que essas empresas seguem, essas empresas aéreas são certificadas pela RBAC-135 e são consideradas como táxi-aéreo. Isso é só para lembrar a importância dessa área para o nosso País.

O desenvolvimento da aviação em geral começa com a aviação geral, depois passa pelo táxi-aéreo e, depois, passa para a aviação regular. Isso é natural em todos os países. Esse é um caminho natural de aprendizado e de crescimento. O número de aeronaves também segue o mesmo caminho. Temos mais aeronaves na aviação geral, depois táxis-aéreos, depois regulares.

Quando voltamos para a Constituição, ela já deixa claro que a navegação aérea é uma competência da União. Ela pode fazer, pode explorar diretamente, mediante autorização, concessão ou permissão.

Posteriormente ao envio desse e-mail, eu tive contribuições do Doriello e do Catanant sobre a importância de se utilizar o regime de autorização, o que eu acho uma excelente ideia. Acho que é um caminho natural.

Então, basicamente, a ideia é mudarmos um pouco o que está escrito hoje. O serviço aéreo, para a linha aérea, é concessão; e para o táxi-aéreo; é autorização. A ideia é que fosse tudo autorização. Esse assunto já foi comentado mais cedo. Entendo que é um ponto pacífico dentro da Comissão.

Quero falar também sobre a importância do acesso, tanto para o táxi-aéreo quanto para a aviação geral, aos aeroportos.

Pode descer, por favor. Pode descer mais. *(Pausa.)*

Por isso a sugestão que eu dei, de colocar um parágrafo sobre a questão de acesso de utilização do sistema aeroportuário.

O táxi-aéreo, assim como as oficinas de manutenção e aviação geral, só existem se houver acesso aos aeroportos. Acho que todo mundo que trabalha na área de táxi-aéreo vê isso como importância singular, porque, sem esse acesso aos aeroportos, o táxi-aéreo não existe; ele não tem como continuar, como contribuir para o País. Por isso, a sugestão no §1º.

Basicamente, era isso que eu queria falar. Não sei se o Catanant vai falar um pouco também.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Para inscrição, o engenheiro Thiago e Ronei.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, Celso. Com a palavra.

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Meu nome é Celso Faria. Sou engenheiro aeronáutico.

Eu queria complementar o que o Antônio disse, no sentido de que não somente no transporte aeromédico e nessas localidades mais remotas, mas em diversas outras oportunidades em que a única solução é o táxi-aéreo.

Por diversas vezes, eu trabalhei em empresas de táxi-aéreo, e você tem desde aqueles resgates de enfermos, atendimento de população indígena no Norte do País, no Amazonas e no Pará; resgate internacional de doentes; transporte de valores, você também faz por táxi-aéreo também.

Em Crixás, uma mina de ouro. Retirar ouro de uma mina é uma coisa muito complicada. Isso era feito de helicóptero.

Então, são várias coisas para as quais o táxi-aéreo está sempre dando suporte. Você não tem um transporte somente para o passageiro ir de A para B. Às vezes, você tem uma operação especial aliada a tudo isso.

Muitas pessoas não sabem, mas existem táxis-aéreos que têm contrato com o Exército Brasileiro para essas regiões mais afastadas; existem táxis-aéreos que fazem lançamento de paraquedista.

São diversas as aplicações, e hoje eu concordo com o Antônio de que isso deve de ser tratado de forma singular, porque o setor já está muito archoado, e, se as leis começarem a apertar demais o setor, vamos vê-lo se extinguir, como é o caso sobre o qual conversávamos aqui, em que Brasília viu uma quantidade de empresas de táxi-aéreo diminuir sensivelmente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Inclusive, já há proposta até mesmo de que as empresas de manutenção para terceiros sejam incluídas também como prestadoras de serviço aéreo público, para que também possam ter alguns benefícios que são estendidos hoje aos transportadores.

Thiago, por favor.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO – Acredito, sim, com certeza, na importância do táxi-aéreo no Brasil. Acho que é, sim, um grande vetor de desenvolvimento do Brasil, não só para o setor de aviação civil. É um setor que leva desenvolvimento para as regiões; é um setor que leva mercados, que leva empresários, que realmente fomenta o desenvolvimento das regiões brasileiras.

Só que, sempre que tentamos priorizar o serviço de aviação geral, temos que ver o que está do outro lado, que é o serviço de aviação regular. Quando fazemos uma comparação de passageiros, o indicador óbvio é passageiro por metro quadrado. Então, em uma situação de infraestrutura escassa, nós temos sempre tentado priorizar a aviação regular, aquela que atende a mais passageiros, quando no caso da infraestrutura escassa. E, para não deixar o setor de aviação geral à mercê de uma infraestrutura escassa, optamos por uma aproximação ainda maior do setor privado, por meio de autorização também para aeroportos. Hoje, já temos prevista uma ferramenta de autorização para que pessoas privadas, interessadas em participar da aviação geral, da aviação executiva brasileira, possam construir suas próprias pistas, que serão autorizadas por meio do Governo Federal para que possam ter participação ainda maior na aviação geral.

Acho que, engessando dessa maneira na lei, estamos indo um pouco além do que a lei deve ir. Acho que essa deve ser uma opinião do operador aeroportuário. O operador, aquele que administra o seu sítio, o seu

ativo, tem que ter na cabeça o plano de negócio dele. Ele tem que entender qual é a vocação daquele ativo, para que ele, então, possa priorizar. Acho que podemos, sim, pensar em alguma maneira que deixe a cargo do operador aeroportuário a definição do plano de negócio dele. Por exemplo, o operador no aeroporto A pode decidir priorizar a aviação regular, mas o operador do aeroporto B pode decidir que aquele vai ser um grande centro de manutenção de aeronaves, e, aí, sim, priorizar toda a aviação geral, todo o sistema de manutenção e oficina, para que aquilo vire realmente um centro comercial dele.

Acho que dessa maneira estamos fazendo um pouco o papel do operador aeroportuário na lei, e eu tenho receio do engessamento em um setor indesejado.

Era só isso que eu tinha para falar.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eu não vejo a aviação geral de um lado e a aviação regular do outro. Vejo as duas juntas.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO – Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – É um ponto de vista, é uma simbiose. Se uma morre, a outra deixa de existir.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO – Padece.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eu acho que, realmente, existe essa conectividade.

Realmente, nós vamos discutir muito aqui na Comissão, e um dos pontos que nós queremos pegar realmente, até mesmo quando chegar a Petrobras aqui... Talvez ela não venha, mas já temos um técnico que participou de outros eventos, que vai refletir bem como a aviação, muitas vezes, no Brasil, é tratada, porque nós temos uma reversão, ou seja, onde o combustível deveria ser mais barato, ele é mais caro. E por aí vai.

Existem certos pontos que eu entendo a ansiedade de alguns membros para que sejam revistos. Então, como se fala, até a própria questão de uma contraprestação social, você, de repente, exilar uma atividade aérea, seja táxi-aéreo, seja a aviação geral de um aeroporto, visando a apenas uma atividade, porque nem todos terão condições de construir um aeroporto para si.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO – Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Obviamente, eu peço critério para que todos aqui cuidem dessa questão, incluindo esses *players*, porque considero todos importantes.

Sr. Ronei.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Obrigado, Presidente.

Meu nome é Ronei Glanzmann.

Eu queria deixar bem claro o meu ponto. Sei que há muita gente da aviação geral aqui e não quero que ninguém fique chateado comigo.

É inquestionável o serviço que é prestado pelo táxi-aéreo no Brasil, um País continental, com uma região de difícil acesso, como a Região Amazônica. É óbvio que o táxi-aéreo presta um enorme serviço, um grande serviço e deve ganhar várias medalhas por isso. Mas, na minha opinião, olhando o conceito de serviço público, o ponto é que o serviço de táxi-aéreo não se enquadra como um serviço público. Ele tem natureza de serviço privado. Em que pese ele ser importante, existem vários serviços que são importantes. Por exemplo, laboratório de análises clínicas. Quer serviço mais importante do que esse? A pessoa vai ver se você tem uma doença, vai diagnosticar um problema. É um serviço fundamental, mas não é público. Esse é o ponto.

Então, não se pode confundir a importância de serviço com a natureza jurídica desse serviço. Dos princípios do serviço público, existem diversos deles, básicos, que não são atendidos pelo serviço de táxi-aéreo. O táxi-aéreo, na minha opinião, é um serviço de contratação sob demanda, muito parecido com uma contratação, por exemplo, de locação de veículos com condutor. Ou seja, eu vou até um determinado local e digo: “eu preciso de um veículo especial.” Por exemplo, eu tenho uma fazenda aonde ninguém chega, o terreno está muito ruim, e eu preciso de um trator de esteira para chegar lá. Então, eu vou lá, em um determinado local, e alugo um trator de esteira com o condutor do trator de esteira, porque o único jeito que eu tenho de chegar à minha fazenda é mediante um trator de esteira, porque a estrada está muito ruim.

Então, na minha opinião, isso é um táxi-aéreo; é uma contratação de serviço sob demanda, o aluguel de um veículo com prestação de serviço.

Não há que se falar, por exemplo, em modicidade tarifária; não há que se falar em tarifa para táxi-aéreo. Esse é o ponto, muito menos de modicidade tarifária, tarifas tabeladas, enfim, em diversos outros princípios, como o princípio da supremacia do interesse público.

Portanto, eu acho que temos que fazer uma dissociação. Importância é uma coisa; agora, a natureza do serviço, eu acho que temos que analisar.

O segundo ponto é com relação à isonomia, quanto à utilização entre os prestadores de serviço tipicamente públicos. Eu acho que transporte aéreo regular é um transporte de massa, então, um serviço tipicamente público. Temos que tomar cuidado.

O que significa isonomia? Por exemplo, Aeroporto de Congonhas; aeroporto coordenado, com *slots*. Ao ler aquele §1º, estou entendendo, então, que a aviação regular e a aviação não regular terão isonomia de acesso a essa infraestrutura. Ou seja, vamos dividir os *slots* meio a meio? É isso? Serão 50% para a aviação regular e 50% para os táxis-aéreos? Quer dizer, em vez de deixar pousar ali um avião, com 200, 300 passageiros, eu vou dizer: “não, não, tenho que ser isônomo; então, agora vai pousar aqui um avião com um passageiro só, porque tem que haver isonomia entre os concessionários autorizados.” Eu não acho que tem que haver isonomia. Acho que quanto mais público for o serviço, quanto mais atendimento de massa esse serviço prestar, ele tem que ter prioridade com relação aos demais serviços. Ressalto: em que pese dar todo o crédito ao setor de táxi-aéreo, à aviação geral, que é relevantíssimo, importantíssimo para o País, mas, na minha opinião, não tem natureza de serviço público.

Outro parêntese que faço: falo como Ronei, pessoa física; não falo como governo, não falo como SAC, não falo como Anac. Estou dando a minha opinião, a opinião de uma pessoa que está a pouco mais de dez anos no setor e que tem estudado bastante esses temas.

O Nogueira já me olhou! Vocês sabem que somos amigos. Não fique chateado comigo! Pessoa física. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Uma boa pessoa física! Gostei!

Passo a palavra ao Enio, que tem a inscrição.

São aquelas discussões que estamos tendo: serviço público, aberto ao público... Vamos ter que chegar a um consenso, até para deliberar isso dentro do Código.

Dr. Enio, por favor.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA – Obrigado, Sr. Presidente.

Enio, Diretor-Geral da Associação Brasileira de Táxis-Aéreos.

Eu quero, de início, Ronei, discordar totalmente da tua visão, porque, como disse o Antônio, como disse o engenheiro Celso, que são pessoas ligadas ao táxi-aéreo, como todos somos, primeiro, a aviação regular é um transporte público coletivo, e o táxi-aéreo é um transporte público individual. Segundo, como o engenheiro Celso já adiantou, só vou reforçar alguns pontos, os numerários chegam às agências bancárias para utilidade pública da população daquela região por conta de haver um táxi-aéreo trabalhando. Nos Correios, as correspondências, as encomendas chegam porque há um táxi-aéreo atuando. As luzes aqui estão acesas, e nós as estamos utilizando, porque existe uma empresa de táxi-aéreo fazendo a revisão, fazendo a avaliação das redes de alta tensão, ou seja, fazendo as vistorias. Os moradores ribeirinhos também são servidos pelo táxi-aéreo. O Ministério da Saúde é servido pelo táxi-aéreo.

Hoje, fomos analisar, como foi colocado, a quantidade e a abrangência do atendimento de um táxi-aéreo. Ele, na verdade, é que exerce, de fato, a aviação regional em nosso País. É ele que exerce. Por mais que não queiramos aceitar isso, é ele que exerce.

Então, ele deve ter, sim, a sua isonomia. Ele deve acabar com uma coisa que está acontecendo muito no táxi-aéreo, que é a instabilidade jurídica. Até mesmo nos aeroportos, onde está instalado, ele não sabe até quando vai ficar ali. Se ele recebeu uma autorização para funcionar, ele tem que ter estabilidade jurídica para continuar sua atividade, se não ele vai quebrar.

Portanto, eu gostaria de registrar isso e olhar com muito carinho essas questões, porque o táxi-aéreo sofre por uma série de consequências, de exigências em demasia, o que o está levando a ser sucumbido neste País.

Vejam quantos táxis-aéreos havia em 2009 e vejam a quantidade, hoje, de empresas ativas de táxi-aéreo. Elas já reduziram em 28%, quase 1/3. Então, devemos olhar de outra forma. Elas são de utilidade pública, sim.

Até como leigo no assunto, pergunto: o que é utilidade pública? Se ela não for de utilidade pública, eu aqui fiz apenas uma amostragem, como o engenheiro Celso também falou, sobre o táxi-aéreo, sobre a utilização do táxi-aéreo e sobre os serviços prestados por ele nesta Nação.

Muitas vezes, olham para o táxi-aéreo como transporte de executivos. Se você olhar para o faturamento médio nacional do que o táxi-aéreo fatura com transporte de executivos, não dá 5% do que ele fatura normalmente. É claro que uma grande fatia disso foi roubada pelo transporte aéreo clandestino, que é o TAC, a respeito do qual ninguém também faz nada.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Agradeço, Enio.

Com a palavra o Ivaldo, por favor.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Eu quero apenas comentar algumas coisas. Acho interessante a discussão, conversar sobre o assunto.

O primeiro item que eu queria comentar é a estrutura. Quando falamos de aviação, como eu já falei algumas vezes – não é a primeira vez que eu falo sobre isso –, nós precisamos de estrutura. É muito comum, em outros países do mundo, serem utilizadas, por exemplo, antigas bases aéreas para aeroportos regionais ou coisas do tipo. Então, quando falamos da aviação em termos mundiais, sempre existiu, de alguma forma, algum tipo de subvenção para que haja transporte entre as áreas. Por exemplo, se você quiser construir uma ferrovia hoje de Brasília a Santarém, é extremamente caro. Seria muito mais barato para o País construir dois aeroportos e ter transporte aéreo. É claro que os objetivos são diferentes, mas essa é uma forma de você atender ao País com transporte, e esse transporte pode ser feito de várias formas. Não dá para eu comparar uma empresa que voa, que presta um serviço público de transporte aéreo, com um veículo, por exemplo, que anda nas rodovias que têm um custo mais baixo.

Com relação à questão que foi comentada do trator, o exemplo não se aplica, porque, quando falamos de táxi-aéreo, estamos falando de um regime, de um serviço que tem uma regulação muito pesada – a quantidade de tarefas de manutenção, o custo de certificação de aeronaves é altíssimo –, simplesmente porque você tem de garantir segurança de voo. Isso é natural, e é o que todos nós queremos, mas isso se diferencia muito quando falamos, por exemplo, de um trator ou de uma aeronave que está voando sobre as nossas cabeças.

Com relação à isonomia, de forma alguma eu entendo que isonomia é comparar um Boeing com um Baron. Nunca foi esse o objetivo, e a isonomia não está definida a isso. Ela vai ser definida posteriormente pela autoridade aeronáutica. Talvez isso seja feito pelos passageiros que são transportados pela aeronave, não sei, mas o principal é que não faz sentido um País construir os aeroportos e, de uma hora para outra, esse aeroporto ser entregue para a iniciativa privada ou para uma entidade que vai administrar esse aeroporto, e essa entidade dizer “eu quero só aquilo com o qual eu vou ganhar mais dinheiro; eu não quero saber de aviação geral e táxi-aéreo, porque eu ganho pouco dinheiro com eles”.

O táxi-aéreo e a aviação geral fazem parte da aviação no Brasil. Por isso, essa sugestão de haver algum critério no nosso Código que permita que todas as áreas da aviação, seja a aviação regular, seja a aviação por demanda, que é o táxi-aéreo, ou seja a viação geral, tenham acesso aos aeródromos para poder existir.

A ideia de se construir novos aeroportos é muito bonita; torço para que dê certo. Eu sou uma das pessoas que gostariam muito que isso desse certo, mas eu já fiz o levantamento de custo para fazer esse tipo de coisa. Hoje, é muito difícil você conseguir sobreviver sem ter acesso aos aeroportos, porque até se construir um aeródromo, até colocá-lo em funcionamento, não é financeiramente viável para as empresas ou para a aviação geral, que têm que esperar que esse novo modelo engrene e comece a funcionar.

Por último, com relação ao serviço público. Não tenho dúvida com relação a isso. Como o Dr. Enio falou, isso nós vemos claramente. Talvez não seja tão visível em cidades como Brasília, São Paulo ou Rio de Janeiro, mas, principalmente no interior do Brasil, isso é muito claro. Há muitas cidades do interior em que você chega ao aeroporto, e a única coisa que há são os balcões das empresas de táxi-aéreo, e aquele é o serviço que há disponível para atender à população.

Se eles não tiverem alguma forma de existir, simplesmente a população não vai conseguir usufruir da estrutura aeroportuária ou aeronáutica do País. A própria Constituição já define isso. Então, particularmente, acredito que táxi-aéreo é serviço público.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Obrigado.

Antes de passar a palavra ao Geraldo, peço um minuto.

Nós temos inscritos o Geraldo, o Respício, o Nogueira e o Catanant. Há mais alguém? *(Pausa.)*

Obrigado, porque já queremos passar a palavra para a Relatora, para tratarmos do nosso dia de amanhã, inclusive.

Geraldo, por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA – O modelo que nós estamos propondo de aeroporto é para dar solução a esse problema também do acesso da aviação geral do táxi-aéreo aos aeroportos centrais. Não há *slot*. Em um aeroporto coordenado, como Congonhas, por exemplo, não faz sentido dar *slot* em horários de pico para qualquer outra categoria de aviação. Essa é uma realidade, e isso não ocorre só aqui; é geral, no mundo inteiro.

Na proposta que fizemos aqui para serviços aéreos, estamos mantendo os táxis-aéreos como serviço público, porque ele é oferecido ao público de forma aberta. Uma empresa se constitui e vai ao mercado. O que distingue o táxi-aéreo da outra aviação é que o táxi-aéreo não tem regularidade. Um é coletivo e o outro é individual; um tem regularidade e o outro não tem.

Quanto ao acesso, o que nós estamos prevendo aqui na nossa proposta, para ficar claro, é que, na utilização e inserção de áreas aeroportuárias, a aviação regular terá prioridade de atendimento, o que não significa dizer que os demais segmentos de aviação não serão atendidos.

Fica difícil justificar que o interesse público aí, que é o transporte coletivo, vá deixar de ter a mesma prioridade de atendimento, em qualquer modal, que tem o transporte individual. Eu gostei da observação do Ronei, quando disse que não é um serviço tipicamente público. Ele tem razão, do ponto de vista econômico, mas também têm razão aqueles que se preocupam em garantir o acesso do táxi-aéreo da aviação geral aos aeroportos.

Eu creio que o que está sendo proposto aqui, as formas operacionais novas de acomodação da infraestrutura, a demorar mais ou menos tempo, a especializar mais ou menos os aeródromos de maneira geral, responde às necessidades de todas essas atividades econômicas. O que nós temos que definir aqui é o grau de regulação. O grau de regulação é o que está sendo posto, e eu estou dizendo na minha proposta que o grau de regulação para táxi-aéreo é um e para as demais atividades aéreas, que são comerciais, é zero. Ela só se adequa às questões de requisitos de navegação, de segurança, de acesso aos aeroportos.

Se nós criarmos uma categoria diferenciada para o táxi-aéreo – e é esta a dificuldade, porque nós estamos tentando aqui desregulamentar funções –, ela me dará obstáculos de acesso. Essencialmente é isso. O nome que se dá não é tão importante, mas eu posso colocar o táxi-aéreo, sem prejuízo do acesso, na atividade privada lá, como se fosse uma atividade ou outro serviço que nós elencamos aqui, como de propaganda, de especialização, que tenha finalidade comercial.

É bom fazer essa discussão com o pessoal do táxi-aéreo. Do ponto de vista fiscal, o táxi-aéreo, embora seja um serviço público, não está desonerado do caos tributário de imposição fiscal; não está desonerado do pagamento de combustível.

Portanto, como o Kerlington falou, que o importante é que a Anac, ao trazer a proposta, trate dos impactos, é importante nesta discussão tratarmos dos impactos regulatórios, sabermos aonde queremos chegar. Temos liberdade, acho que é compatível com o modelo constitucional, de desregulamentar mais ou menos.

Então, a minha proposta: mantive o táxi onde ele sempre esteve, ou seja, serviço público com caráter individual, e não coletivo, embora eu não esteja tratando de *charter*, táxi-aéreo, com regularidade. A SAC acabou criando um conceito de linha suplementar. Acho que, se nós estamos dando liberdade tarifária para serviço público coletivo regular, que transporta 110 milhões de passageiros por ano, que é a aviação regular, estamos dizendo, eliminando os obstáculos de acesso, que não é crível nem consistente que qualquer discurso vá criar obstáculos de acesso para qualquer outro segmento na aviação civil, menos por uma única coisa que tem que ser reconhecida e para a qual deve ser dada solução, que é a questão da priorização no transporte, quando ele é coletivo, nos aeroportos, pela escassez de infraestrutura. Digamos que não se dê. Aí nós temos um problema a administrar, e qual é a regra de gerenciamento disso? Onde existe pouquíssima infraestrutura e bastante necessidade de expansão.

Portanto, a proposta que eu trouxe, a meu juízo, promoveu o máximo de desregulamentação, mas eu quero dizer para vocês que sou um apóstolo do Estado desregulamentado. Se por acaso eu falhei em alguma proposta, por trazer obstáculos de acesso ou desregulamentação que se impõem na economia de mercado, vou aqui virar fã de quem conseguir melhorar a proposta que estamos submetendo à Comissão.

Mas creio que todos têm razão. Concordo com as observações do Thiago, todas muito pertinentes.

Espero que, quando tivermos o texto consolidado, professora, fique mais claro para nós todos o primeiro texto. Daí não nos preocuparemos com mais nada, a não ser em evoluir e melhorar aquele texto nesta direção a que estou me referindo.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bom, senhores, vamos atentar ao tempo, porque já vai dar 5 horas. Amanhã, teremos que ouvir cinco pessoas. É um assunto que interessa a todos. Então, daqui a pouco vamos tratar da questão do tempo e da fala.

Uma vez que falou agora o Geraldo, temos o Respício, o Nogueira, o Catanant e o Thiago. Vamos encerrar as inscrições, e peço para que os senhores tenham a maior objetividade possível. Sei que o debate é importante, mas, agora, mais importante do que debater é escrever as propostas.

Relembro que, hoje, exaure o prazo para encaminhamento de propostas.

Respício, por favor.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Obrigado, Presidente.

Acredito que o instituto da autorização precisa comandar a terminologia do artigo que lhe é pertinente. Acredito que a concessão já acabou oficialmente, informalmente, qualquer coisa “mente” com relação a serviços aéreos no Brasil. Então, concessão não dá mais; tem que ser autorização. Não se veste mais o transporte

aéreo brasileiro com alguma coisa com relação à concessão, em se tratando de prestação de serviços aéreos. Não estou falando de infraestrutura, mas, sim, de prestação de transporte aéreo propriamente dito.

Concordo em gênero, número e grau com o que o Geraldo falou do meio da fala em diante, com relação a adequar, da melhor forma possível, olhando para o futuro, as demandas dos serviços de táxi-aéreo e do transporte regular.

Com relação à movimentação de passageiros, são 110 milhões de um lado e interrogação do outro. Não sei se a Abag, ou então o SNETA, ou então a ABTAer tem um número de movimentação de passageiros por táxis-aéreos. Vocês tem? Quanto é Nogueira, por favor? Ordem de grandeza.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Então, deveriam ter, porque esse é um argumento absolutamente essencial na hora em que o outro lado – vamos chamar de outro lado –, que é um lado paralelo, bate e diz que existem 110 milhões de passageiros sendo movimentados pela aviação regular.

Os senhores me desculpem, mas o dever de casa de vocês não está sendo feito.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Quanto? Um milhão e meio por ano? De quantas empresas?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – De 155. Então, 1,5 milhão de passageiros transportados por 155 empresas?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Sim, 1,5 milhão. Então, a parte paralela, que é o transporte aéreo regular, tem mais do que justificativa, em cima do volume de passageiros transportados, de bater em vocês até arriar vocês no chão de tanto sangue que vai sair! O argumento de vocês têm que ser outro para contrabalançar os 110 milhões. Esse negócio de dar importância ao fato de que “eu levo não sei para onde” é a mesma coisa que chorar porque o combustível é caro! O combustível é caro para todo mundo. É claro que existem especificidades por regiões, e não estou aqui me restringindo à região geopolítica brasileira. Estou ampliando a noção de região, inclusive dentro do Estado. Imaginem o norte de Minas Gerais! Não precisa ir para a Região Norte para o táxi-aéreo ser necessário. Observem o interior de Minas Gerais, o interior do Estado do Rio! Como você vai para Itaperuna? Por aviação regular? Não vai! Depende do táxi-aéreo.

É esse tipo de argumento que o pessoal do táxi-aéreo tem que utilizar.

Concordando com a metade da fala do Geraldo, eu concordo com o que o Ronei falou. O que o Ronei disse é extremamente pertinente.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Só lembrando que a aviação regular, hoje, atende a cerca de 130 localidades, e o táxi-aéreo chega a atender mais de 3.000.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Sim, mas isso também não é argumento, porque você tem restrição operacional de pistas e de uma infinidade de coisas. Não é argumento.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Claro que é!

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Não, não é!

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – É argumento para quem também precisa do serviço.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Não, não. Sinto muito, Ivaldo! Para mim não é argumento; cientificamente falando, não é argumento. Você tem que colocar de uma outra forma.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Antônio Ivaldo, depois você faz o debate.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Eu estou tentando, inclusive, ajudar vocês a sustentar melhor a posição de vocês.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, atenção ao tempo. Depois o senhor até rebate, mas vamos deixá-lo exaurir os argumentos.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Eu não advogo a favor de empresa aérea regular, nem de táxi-aéreo, nem da Universidade Federal do Rio de Janeiro, nem da SAC e nem de ninguém! Estou, inclusive, ajudando vocês a sustentar melhor a posição de vocês! Não é através de 3.500 coisas! Nos Estados Unidos também é assim. O número de cidades servidas nos Estados Unidos pela aviação regular é infinitamente menor do que a aviação geral executiva americana, do que o táxi-aéreo americano; é infinitamente menor.

Então, para fundamentar o que vocês estão pleiteando, o que é absolutamente justo, justíssimo, há necessidade de vocês se embasarem de outra forma. Se o Castanho estivesse presente – espero que ele esteja nos escutando –, ele também tem que embasar de forma diferente o que ele necessita, o pleito dele. É nisso que estou me batendo aqui.

Uma coisa seria muito melhor, na minha visão – não posso falar em nome de ninguém –: eu adoraria que o sistema de transporte aéreo brasileiro não fosse um serviço público. “Precisamos mudar a Constituição”. O.k. Essa é a minha visão. Não tinha nada que ser serviço público! TAM, GOL, Azul não tinham nada que ser serviço público! Essa visão de serviço público para transporte coletivo, especificamente no caso aéreo, para mim é antiquada. Dentro do ambiente urbano, há várias outras restrições, tudo bem, mas, dentro do transporte aéreo, na minha opinião, não existe mais isso. Precisamos ainda seguir a Constituição? O.k. Quem sabe um dia, mais lá na frente, nossos filhos, nossos netos consigam mudar isso.

Discordo do Thiago quando ele diz que o operador do aeroporto tem que ter liberdade para escolher o modelo de negócio dele. Se ele é um concessionário, não. Se ele é um autorizatário, sim, mas se ele é um concessionário, não. Aí tem que estar lá escrito direitinho que o metro quadrado do táxi-aéreo vai ter que ser numa modicidade com relação ao metro quadrado utilizado pela famosa aviação regular, que transporta mais de 110 milhões de pessoas por ano. Se ele é um concessionário, sim. Agora, se ele não faz isso, se a agência, se o Governo, se a SAC, seja lá quem quer que seja está jogando essa liberdade toda é porque não está a fim de regular, não está a fim de puxar a responsabilidade para si e fazer uma regulamentação competente.

Um ponto no qual sempre me bati: na minha opinião, os editais de concessão dos aeroportos no Brasil, todos os que foram feitos foram editais burros! Poderia haver qualidade muito maior nos editais de concessão. Um ponto pode ser este. Que mais lá na frente comecem a formular, a elaborar editais de concessão muito mais inteligentes do que os que foram feitos.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Perfeito.

Ricardo Nogueira.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Peço ao Dr. Respício para bater menos, porque, se tirar todo o sangue, vamos ficar muito sem sangue!

Ouvindo o debate, fico com a sensação de que estamos falando sobre o mesmo título de coisas, às vezes, diferentes. Por exemplo, quando falamos de partição – e o Ronei comentou o exemplo de Congonhas –, estamos falando de acesso; acesso à infraestrutura operacional de um aeroporto. Acesso é a aeronave chegar, pousar, pernoitar, ou parar em um determinado, e decolar. Isso é acesso. Às vezes, acho que o acesso está sendo confundindo com a estada da empresa, CNPJ, dentro da área aeroportuária.

Pode ser que só eu esteja tendo essa confusão mental na discussão do tema, mas deixo para os colegas pensarem também um pouquinho se só eu estou tendo essa visão.

Mas, falando de acesso, Ronei, Congonhas já foi 70% de aviação geral e 30% de aviação regular. De 1998 para cá, essa proporcionalidade veio mudando de lado e chegou aos níveis de hoje.

Já não é de agora, não vai ser a primeira vez que vou falar isso, porque estou nesse tema há pelo menos sete anos, participando de vários fóruns junto com a Anac, desde a edição da primeira resolução a respeito da utilização de áreas aeroportuárias e dentro do próprio Decea, de *slots*.

Talvez a isonomia levantada do acesso não tenha sido um pouco mais detalhada.

A maioria dos atores da aviação geral, incluindo os táxis-aéreos – aí me permita o Ivaldo e o Enio –, não entendemos ter que brigar pelo mesmo espaço no aeroporto. Entendemos até uma certa prioridade nessa dita aviação de transporte de massa ou transporte coletivo, embora todas elas sejam empresas e todas elas visem ao lucro. Todas elas têm o aspecto comercial na sua formação, nos seus objetivos. O que temos falado – a Abag, particularmente, tem falado – é que não sejam 70% para a aviação regular ou para aviação geral; é que não se torne nula a participação do aeroporto público. Acho que isso cabe ao regulador – não vou usar o termo “autoridade”, porque, se não, o Respício volta a arrancar todo o meu sangue –, seja de qualquer infraestrutura, ouvindo, evidentemente, a opinião pública, em audiências públicas, em reuniões preparatórias de audiências públicas.

Esse encaminhamento foi muito bem colocado aqui, tanto pelo Kerlington quanto pelo próprio Respício. O regulador saberá dizer o quanto caberá desta infraestrutura escassa, aspas, “que se tornou escassa por uma falta de ânimo do Estado brasileiro, há duas décadas, e agora nós estamos naquela história de que, se o pirão é pouco, meu prato primeiro; e quem mais representa os desejos do Governo é a aviação regular. Por isso, dar-se esta impressão de irrelevância do resto da aviação civil”, fecha aspas.

Não queremos isso. A aviação geral tem toda a sua importância, e acho que não me cabe ficar perdendo tempo, neste momento, para justificar a importância da aviação geral e dos seus diversos segmentos dentro do setor de aviação civil brasileiro.

O que eu gostaria de aclarar aqui é que, sendo o equipamento aeroportuário público, não cabe a nenhum ente de governo segregá-lo à parte de um segmento ou de um setor. Ele pode gerenciar, fazer a gestão do uso, mas não tornar nulo o acesso de determinado segmento que ele autoriza a funcionar.

É só esse ponto que eu gostaria de aclarar. Na verdade, foram dois. O primeiro, às vezes se falar em estar CNPJ dentro da área aeroportuária, e o outro ponto é o do acesso ao equipamento público, que é de domínio público. Acho que isso não carece muito. Nós entendemos o que seja. Todos entendem. Quer uma partição? Sim, é direito da aviação que não é regular.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Obrigado, Nogueira.

Por favor, o penúltimo, que é o Catanant.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Obrigado. Vou tentar ser bastante breve.

Muito já foi dito de bastante valioso. Vou tentar inovar no que vou dizer aqui.

Em primeiro lugar, com relação à classificação do serviço, como público ou privado, para quem não sabe o que vem depois disso, parece uma discussão um tanto quanto etérea saber qual o efeito de se classificar o táxi-aéreo como privado ou como público. Tendo a concordar, inclusive, com o que o Respício colocou: no limite, todos os serviços. A pujança e o crescimento do setor dependem menos da classificação de um serviço como público do que, enfim, da pujança mesmo e do crescimento do setor.

Os representantes da aviação regular são testemunhas, inclusive, das iniciativas que são feitas com relação a gratuidades que se impõem, a uma série de ônus que se impõe ao transporte regular, porque ele é classificado como um serviço público.

A Constituição estabelece que compete à União a navegação aérea. Aí deriva-se a interpretação de que esse é um serviço público, serviço público propriamente dito; e os serviços públicos são aqueles prestados pelo Estado, como educação, saúde. Na falta de uma empresa aérea, para uma dada localidade, quando a empresa aérea decide sair de uma dada localidade, não acontece de o Estado ir lá e prestar esse serviço.

Então, concordo com o Respício. No limite, todos os serviços deveriam ser lidos e tidos como privados, sujeitos à forte regulamentação; serviço de transporte regular privado, uma atividade regulamentada, notadamente sob os aspectos de segurança, e assim também é o táxi.

Se existem distorções que queiram que sejam corrigidas com a classificação do serviço como público, como a garantia de uma isenção tributária para importação de peças e de aeronaves, que se ataque esse problema diretamente, e o nosso sistema tributário é perverso. Então, eu consigo fazer a leitura por trás do que está sendo trazido dessa reclassificação, da continuidade da classificação do serviço como público para garantia desse tratamento diferenciado, com o qual concordo e acho essencial.

Esse é o primeiro ponto.

O segundo ponto é a questão da isonomia. Fico preocupado em se colocar no texto da lei a questão da isonomia, de garantir o tratamento isonômico. Tem que ficar claro para a sociedade quais são os possíveis efeitos de uma aplicação ao pé da letra dessa isonomia. Quando se fala da questão da regulação econômica, da busca da eficiência econômica, busca-se maior bem-estar social. Quando temos uma infraestrutura escassa e aplicação irrestrita da isonomia no acesso, ao que se refere à infraestrutura, isso pode levar, inclusive, à diminuição do número de competidores, de localidades atendidas, competição entre empresas e, no limite, ao aumento de preços para a sociedade como um todo. Eu acho assim.

E um ponto, Nogueira, você traz aqui, que é a questão de acesso ao aeroporto público, que se resolve mundo afora, menos no Brasil. Acho que a parte do problema que ainda não foi discutida pela nossa Comissão é a Lei nº 6.009, que garante ou engessa o aeroporto de cobrar, de forma uniforme, todos os tipos de serviços, sejam públicos ou privados, mas o serviço regular, o privado e o táxi-aéreo.

Na medida em que a Lei nº 11.182 assegura à Anac o poder de dispor sobre a estrutura tarifária, isso deveria poder eventualmente se reverter com a possibilidade de a Anac dizer: “é livre; o aeroporto precifica os seus serviços, as suas tarifas aeroportuárias da forma como bem entender.” E a Anac, como reguladora, poderia ter a prerrogativa de atuar naquele aeroporto específico, como os reguladores mundo afora têm, caso fosse verificado um abuso ou um problema regulatório. É assim que funciona com os aeroportos na Inglaterra. O regulador lá é obrigado, rotineiramente, a se explicar, a dizer por que ele regula os preços de um determinado aeroporto. Ele tem que explicar se ainda persistem as falhas de mercado que levam o regulador a fixar os preços. Aqui, a nossa lei já parte de antemão para estabelecer ou uniformizar o tratamento cravado em lei das tarifas aeroportuárias.

Eu acho que esse pode ser o fio da meada. Poderíamos pensar, eventualmente, na revogação da Lei nº 6.009 e, por consequência, na do Decreto nº 89.121; e a Anac ter mais segurança – porque a Lei nº 6.009 hoje veda – para poder pensar num sistema de tarifas aeroportuárias mais inteligente, em que o aeroporto eleja o seu modelo de negócio, como colocou o Thiago, para atrair a aviação geral, para atrair o táxi-aéreo ou, eventualmente, até mesmo para possibilitar que o táxi-aéreo possa operar em determinado aeroporto. Hoje, Guarulhos, por exemplo, o aeroporto desejado por todas as empresas domésticas e internacionais que aqui voam, não quer receber aviação geral. Não quer, porque ela não remunera; ela dá prejuízo. A aproximação, inclusive, de uma aeronave da aviação geral na rota pode diminuir a capacidade de pista do aeroporto; tem que haver espaçamento maior entre as aeronaves. Mas, se Guarulhos pudesse cobrar – e há empresários do táxi-aéreo que estariam dispostos a cobrar o preço por essa eventual diminuição –, esse seria um modelo de negócio possível, mas, aqui, no Brasil, infelizmente, por conta desse engessamento que a lei nos traz, isso fica inviabilizado.

Então, acho que a resposta para esta discussão que estamos trazendo é: estrutura tarifária. E acho que tínhamos que endereçar a discussão para a Lei nº 6.009 e para uma eventual revisão ou revogação total dessa lei.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Obrigado.

O Dorieldo quer fazer uma breve colocação antes do Thiago.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Catanant, você falou das sugestões para a Lei nº 6.009.

Se se revogasse essa lei, teríamos que ter pelo menos um artigo ou alguma coisa que tratasse disso em âmbito geral. Hoje, já esgota o nosso prazo para apresentar contribuições. Você tem, por acaso, alguma contribuição de texto para apresentar para a discussão? Se se mantém a Lei nº 6.009 ou se não mantém? Se for o caso de não se manter, deverá haver um artigo do CBA para tratar disso de forma genérica.

A minha pergunta é se, até a meia-noite, você teria uma proposta para ser discutida.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Podemos pensar em algo.

Em relação ao problema da 6.009, da sua revogação, a minha primeira resposta ao seu questionamento seria a revogação total da Lei nº 6.009. O problema é que ela traz, junto com o decreto, uma série de benefícios, isenções para importação de determinados produtos, mediante decreto do Ministério da Aeronáutica ou alguma coisa assim; e, quanto à sua revogação total, se previrmos que a Anac deva manter esses benefícios, essas isenções de tarifas aeroportuárias até um prazo em que a Anac disponha de alguma forma diferente, mediante decreto, regulamento editado pela SAC, talvez possamos pensar alguma coisa.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Verifiquei que a maioria dos países trata desse assunto em nível de norma, e não de lei; e há uma propensão ainda de que outros países que vêm reformando a legislação deles deixem isso para norma.

Você chegou a investigar isso nesse nível também? Eu me lembro que, nas primeiras reuniões desta Comissão, fiz uma pesquisa e apresentei um quadro em que a maior parte dos países tratam disso em nível de norma.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Desculpe-me, só um complemento: eu não tenho essa investigação, Dorieldo, de Direito Comparado. Infelizmente, não. Se possível, vou conversar com o pessoal da agência que trata do assunto, o responsável, para ver se conseguimos construir alguma coisa a curto prazo.

Se eu puder, Presidente, só gostaria de acrescentar um ponto à minha fala, do qual acabei me esquecendo. Eu também encaminhei uma proposta, nessa madrugada, por *e-mail*, e ela trata dos artigos seguintes a esses dois que estamos tratando, que são os introdutórios do Título VI.

Eu queria só chamar a atenção, pedir por favor a consideração dos senhores sobre a proposta; que apresentem críticas, porque ela trata de uma burocracia que, mesmo mantido o limite dos 20% de capital estrangeiro, ou se alterado para 49%, enfim, mantido ou alterado, ou indo para 100%, eles têm necessariamente que ser revogados, porque eles tratam de uma burocracia desnecessária, duplicação de esforços com as Juntas do Comércio. As empresas de transporte de táxi-aéreo têm que submeter seus atos constitutivos, alterações e tudo mais.

É só uma limpeza que estamos trazendo, e acho que vai ser em benefício de todo o setor: público, privado, táxi.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, nós não temos mais prazo para inscrição.

Thiago, você aguarda. O Nogueira está tendo ânsias! Se o senhor permitir, Thiago! Nogueira, por favor.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Rapidamente, trata-se de uma proposta à Comissão e à Mesa.

Nós tínhamos como prazo fatal de entrega de propostas o dia 26. Acho que, com um pouco de discussão, foi reduzido para o dia 19. Entretanto, de sexta-feira até hoje, entraram propostas extremamente interessantes que merecem um tempinho para que possamos analisar.

Eu, particularmente, gostaria de me debruçar com carinho em cima da proposta do colega Geraldo, assim como na do Catanant. Eu não sei qual é a força do Catanant, porque o Dorieldo te fez uma pergunta, se o senhor consegue, até as 23h59, apresentar alguma coisa. Eu não sei. Eu, com certeza, não teria essa condição.

Então, eu queria fazer uma proposta à Mesa para apreciação da Comissão: estendermos 48 horas esse prazo fatal, ou seja, até as 23h59 do dia 21.

Essa é a minha proposta.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Nogueira, o que nós podemos entender é o seguinte: realmente, se pudesse mandar pelo menos a ideia do que você já tem e depois passar a justificativa, pelo menos para que nós possamos fechar, porque, por exemplo, não apenas temos aqui os 25 membros da Comissão. Há muitas pessoas que estão mandando agora essas contribuições exatamente porque nós encerramos o prazo. Se deixássemos para o dia 11 de dezembro, todo mundo mandaria no dia 11, 12 de setembro. Então, seria interessante que pelo menos o pessoal fizesse esse pequeno esforço concentrado, passasse as ideias e depois fizesse a modelação.

Não querendo ser chato e impositivo, mas porque, hoje de madrugada, por volta das 4h, 5h da manhã, estavam chegando, e eu estava vendo proposta. O próprio SNETA começou a passar um monte de coisas a 1h, 2h, 3h, 4h. Aí, o Castanho falou: “Eu não vou poder ir, porque estou mal.” Eu falei: “O.k., Castanho; nós sentiremos sua falta e estimo melhoras.” Isso às 2h! Às 2h30, ele fala: “Ok, obrigado.” Quer dizer, acho que está todo mundo pilhado!

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Nós temos aqui uma plêiade de horário. A partir da 1h da manhã – a culpa é do horário de verão! O Bisinotto mandou às 4h17; o Catanant; o Antônio Ivaldo, às 4h da manhã. Obrigado, Antônio! O Adriano, às 2h29.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – De sábado para domingo, mandei uma. Era quase 1h da manhã, 1h01. E a doutora: “Obrigado por ter enviado o material!” Pensei: não é possível! Ela está trabalhando!

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Imagina como está a Mesa! Nós estamos, assim, felizes! Então, manda pelo menos a ideia da coisa e faça o complemento; depois, mande o complemento.

Thiago, por favor.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO – Eu vou ser mais curto ainda, porque o que eu queria falar era exatamente o que o Catanant acabou abordando.

Eu acho que independentemente da discussão se táxi-aéreo é serviço privado ou não, acho que é consenso aqui que ele é um serviço menos público do que o regular. Então, não consigo, por meio do interesse público, justificar uma primazia ou uma isonomia frente a dois serviços que são claramente distantes, mas, talvez, eu consiga atacar por meio de um interesse econômico. Hoje, estou restrito. Pela Lei nº 6.009, há tetos tarifários, há engessamento para todo tipo de serviço em todo tipo de aeroporto no Brasil. Talvez essa não seja a melhor maneira para conseguirmos atrair e valorizar todos os serviços disponíveis.

Concordo completamente com o que o Catanant falou. Não acho eficiente uma régua para todo o Brasil. Acho que, talvez, muito mais inteligente seria realmente atacar onde há falha; e, onde não há falha, deixo o mercado tentar se resolver. Como ele mesmo falou, existem empresários e existem passageiros ou táxis-aéreos que teriam interesse, sim, em pagar um pouco a mais para operar em infraestruturas escassas, onde, aí, sim, caberia o interesse de Guarulhos em receber aviação geral, aviação alternada, receber algum outro tipo de serviço que hoje não é interessante porque não fecha a conta. Ele alega que tem prejuízo com a operação e, por isso, prefere de alguma outra maneira. Então, acho que pode, sim.

Além da discussão do serviço público ou não, que pode ser um pouco mais etérea, porque os benefícios não são tão claros para todo mundo, acho que a discussão do interesse econômico pode ser mais simples e acho que ela é muito bem-vinda. Eu até me disponho – acabei de falar com ele – a sentar com o Catanant hoje para tentar pensar em alguma forma, em algum artigo, em alguma disposição que consiga atacar de alguma maneira o fim da 6.009 sem que haja um problema de transição. Acho que ali há alguns artigos que estão até obsoletos e defasados quanto a algumas isenções, que até eu, pessoa física, sou completamente contrário, mas é uma situação atual, existente. Precisamos tratar com cuidado para que não haja qualquer choque de realidade da noite para o dia.

Esse é um dos pontos.

Pelo interesse econômico, conseguimos, sim, atacar de alguma maneira a reinserção da aviação geral nos aeroportos saturados. Onde não há saturação, nesses 3.500 Municípios, como cita o Ivaldo, não há problema nenhum. O aeroporto está disponível para eles. Acho que atuam da maneira como querem.

Outro ponto, só voltando para o que o Respício falou de vocação de aeroportos. Eu continuo acreditando. Sou contrário ao que ele disse, no sentido de que eu tenho menos condição que uma operadora aeroportuária para definir a operação eficiente dele. Acho que ele se prendeu a cinco aeroportos que eu tenho concedidos

hoje, que são claramente vocacionados, que precisam obviamente responder a uma demanda pública de serviço aéreo regular, e se esqueceu de pensar nos outros 700 públicos ou talvez 3.500 privados que temos pelo Brasil, em que a pessoa pode, por definição, querer que ali se torne um grande centro tecnológico, que se torne um grande repositório de manutenção. E, aí, vocacionar para isso em detrimento de outra atividade. Acho que ele, sim, tem mais capacidade do que eu para fazer isso.

Agora, de alguma maneira, se ele tem alguma contribuição nos processos de concessões, por favor, Respício, mande para nós, por meio formal, por meio de audiência pública; informal, por *e-mail*. Toda e qualquer contribuição por nós será avaliada e é muito bem-vinda.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Já mandei (*Fora do microfone.*)

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO – Manda de novo. Não tem problema. Um novo processo agora.

(*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO – Se houver interesse, nós estamos abertos.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Por favor, por favor! Não vou obrigá-lo. Thiago.

(*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Por favor!

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Continuei, Thiago, com dúvida, se nós estamos falando da empresa estabelecida no uso no aeroporto, dentro da área do sítio aeroportuário, ou se nós estamos falando de acesso. Continuei com essa dúvida.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO – Eu falo dos dois, tanto do acesso à área quanto do acesso ao *slot*.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Mas eu acho que uma coisa é uma coisa, e outra coisa é outra coisa.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO – Eu não acho. Acho que está muito relacionado. Não adianta eu te dar área se não te dou *slot*.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Vamos tomar um café, eu te pago, até eu te convencer.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Por favor, no café!

A única preocupação que temos é porque os táxis-aéreos, como prestadores de serviço aéreo público, estão inseridos no Ato Cotepe. Se eles perdem essa qualidade, aí, realmente, vocês vão ter problemas, especialmente em relação à sua própria manutenção, porque alguns táxis-aéreos fazem a própria manutenção devido até mesmo a essa facilidade e à baixa desse custo.

Se realmente é perdido, é o que eu falo, espero que os senhores discutam com muita maturidade transporte aéreo público ou aberto ao público, mas que possam incrementar ou pelo menos garantir os direitos que já existem e que não venham tolher mais ainda a atividade, que já tá periclitante.

Eu não vou falar aqui sobre função social de táxi aéreo na Amazônia porque não é meu papel neste momento, mas nos cafezinhos, nas discussões, com certeza, nós vamos conversar bastante.

Temos aqui algumas inscrições extras. Honorato, o Geraldo já havia feito inscrição antes, já tinha pedido para falar várias vezes, então, acho que o senhor pode falar, que o Geraldo vai...

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – É pela sistemática.

A gente, então, pode encaminhar ideias e propostas até hoje e teremos mais dois dias para detalhar, é isso que foi combinado? É hoje o ponto final?

A SRA MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Eu estou ficando que nem o Ricardo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Não. Olha. As ideias são voltadas a contribuições dentro de artigos.

Por exemplo, nós já estamos fechados praticamente. Temos artigos que já contam com 12 contribuições. Quer dizer, de repente você vai colocando mais e mais contribuições em cima disso. Nós vamos ter que fechar e achar o denominador comum em cima disso daí.

Dentro das contribuições que já foram feitas, obviamente que vamos debater em cima dessas contribuições, ponto. Se quiser trazer argumento para debater, é importante. Mas prestem bem atenção: por que temos que resumir os assuntos, os prazos? Porque temos 330 artigos, artigos que têm 12 propostas. São 323. Alguns artigos têm dez propostas. Multiplica-se isso por 300. Olha o trabalho que teremos para alinhar as ideias em cima dessas contribuições.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Correto, Georges. Então, continua o prazo até meia-noite de hoje, não é?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Continua o prazo.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Encaminhamento de propostas em geral.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Isso.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Porque, as propostas que estão chegando agora, ontem, hoje, é muito complicado que a gente as analise e faça comentários. Para essas, a gente pode tecer comentários *a posteriori*?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim. Está aberto.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Essa era uma preocupação, porque vejo que nesta reunião várias discussões muito importantes foram trazidas hoje. E a gente precisa realmente aprofundá-las.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim. Deixe a Professora falar.
Professora.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Tem mais alguém que quer se manifestar?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Geraldo.

Geraldo, por favor.

Vamos encerrar a pauta com o Geraldo e depois passamos a palavra à Professora.

O SR. GERALDO VIEIRA – O primeiro tema: aeroporto.

Na nossa proposta, nesse modelo novo, aeroporto, aeródromo, civil privado, de uso público, é liberdade tarifária. O empreendedor vai lá, constrói, e cobra a tarifa que bem entender, se é uma tarifa, se é meia.

Em todo outro sistema, o de civil privado de uso restrito, que é para esses projetos de segmentos, seja quais forem, também é liberdade tarifária.

A questão de impor liberdade tarifária nos concessionados, nos aeroportos públicos, aqueles que são bens públicos federais, administrados pela Infraero hoje, ou pelos concessionários privados, requer duas apreciações diferentes:

Primeira, a regra dos leilões já fixou as tarifas. O contrato não pode ser alterado nessa parte, embora diga respeito à área econômica extraordinária, porque vai mexer com os preços. E o usuário tem direito ao preço na conformidade do modelo e pode participar da discussão se o modelo for alterado.

Os aeroportos da Infraero seguem a regra geral da 6.009 e da categorização feita para cada aeroporto pela autoridade de aviação civil.

Então, a questão essencial que temos que discutir aqui é o que é melhor para o País neste momento: primeiro, nós estamos aqui para discutir e criar mecanismos para que o País possa enriquecer e possa operar numa economia de mercado.

Então, esse é o objetivo. Porém, em economias de mercado, existe um negócio chamado monopólio natural. O monopólio natural espelha por definição uma falha de mercado, por quê? Porque mercado busca concorrência. Então, onde nós temos monopólios naturais instalados, que são bens públicos federais explorados pelos atuais concessionários ou pela Infraero, e nós temos uma licitação de concessão de mais seis ou quatro aeroportos indo por aí, não sei qual modelo estão pensando.

Então, qual é a questão? Vamos pensar que temos a sociedade de um lado e o Estado de outro. Do lado do Estado, como agência do Estado, está a Anac. A Anac propõe liberdade tarifária em monopólio natural. Eu pergunto: para gente, tudo bem, do ponto vista econômico que tiver racionalidade econômica, preços adequados, possibilidade de trabalhar com lucro marginal de longo prazo, distribuir os ganhos de produtividade para o usuário. Essas são as questões que dizem respeito àquilo que não é falha de mercado.

Então, se temos monopólios naturais, não adianta dizer que fica mais fácil regular e liberar a tarifa porque eu acompanho. Acontece assim: existe na sociedade hoje do Brasil, seja pela crise política, ou crise institucional, ou econômica, ou ambiental, e as outras crises que nós estamos vivendo, existe uma desconfiança generalizada dos agentes econômicos, esse sistema tributário, é o custo Brasil, de que a agência reguladora não consegue, nenhuma delas, em todo segmento infraestrutural, propor modelos de controles de preço e monopólio natural. Nem que não seja monopólio natural, mas seja monopólio derivado de mercado.

Então é fácil. Na primeira reunião que fizemos aqui, eu disse que alguns preços, no Rio, do aeroporto Galeão, subiram dez mil vezes. Eu digo: ou a Infraero estava cobrando muito pouco ou esse cara está exagerando na cobrança. Nós fizemos aqui, as empresas aéreas, encaminhamos a ata inclusive, denúncias, representações à Anac. Eles não têm condições de trabalhar, de aferir. Eles não têm critérios para aferir se naquela instalação aeroportuária ali localizada qual o mecanismo que vão utilizar para saber se o preço da instalação ou do arrendamento, é disso que se trata, está coerente com o preço de mercado. É monopólio.

Vejam bem o seguinte: eu fiz a opção de continuar com o modelo atual, mas o modelo que estou propondo aqui, que é manter a 6.009 e o famigerado Decreto 8.121, que nos levou ao sucateamento dos aeroportos, esse modelo tem que ser superado. No entanto, temos que ter muita maturidade para, num País de terceiro mundo, desorganizado funcionalmente, desorganizado politicamente, desorganizado tributariamente, entendermos que o agente regulador, que poucas contas presta à sociedade, a não ser informar aquilo que fazemos,

transportei tantos passageiros, a tarifa caiu 50% em termos reais nos últimos dez anos, porque se instalou a concorrência por nossa pressão, senão, pelo Estado, as tarifas ainda eram fixadas. E há vários projetos de lei aqui no Senado e na Câmara propondo um retorno à fixação de tarifas.

Então, quero dizer que, se nós tivermos que entender que vamos dar regime de liberdade tarifária para os aeroportos explorados pelo ente estatal ou pelos concessionários, nós vamos ter que criar um capítulo adicional, que podemos discutir, tratando da ação do agente regulador do controle de mercado, do Cade, para permanentemente, 24 horas por dia, acompanhar preços. Não acho que o País está preparado para isso – eu, na minha opinião – e nem acho que os órgãos que estão aí e tampouco a agência reguladora têm condições de fazer esse trabalho.

Então, vamos ter abusos porque temos escassez de infraestrutura, nós não temos sobras de infraestrutura. Essa é a questão que coloco para todos meditarmos sobre isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Meditaremos.

Agora, senhores, antes de passar a palavra à Relatora para que faça algumas ponderações, mas já uma réplica, teremos reunião amanhã. Indefectivelmente eu acho que sim. Mas veja só: nós vamos ter que definir inclusive a pauta da reunião de amanhã, porque teremos uma questão importantíssima – vou passar a palavra para o Catanã – e virão cinco convidados – da Infraero, da Anac e do Decea – que vão explicar pormenorizadamente como está sendo feita a fixação de tarifas. Isso aí tem sido conclave das empresas. Praticamente é a atividade mais importante que temos amanhã. Na parte da manhã, vamos tratar de assuntos organizacionais da comissão. A questão da deliberação dos temas, aquilo que foi passado, como é que vamos organizar. E então vai ser a professora que vai tomar conta disso. Agora este assunto vai ter que ser discutido intragrupos e entre os membros, porque vai chegar o momento em que todos vão ter que escolher, votar. Nós vamos ter que ter um relatório parcial, um relatório final até que então possamos entregar esse pré-projeto. Ou seja, nosso trabalho começa agora. Obviamente as discussões são bem-vindas. Só que seria importante coordená-las.

Catanã, por favor.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Obrigado. Só para desfazer um possível equívoco que a fala do Geraldo possa trazer. A revogação da 669 não necessariamente vai levar a uma liberdade tarifária. É um modelo possível em que a agência vai regular. Pode ser para *scape*. Pode ser tarifa determinada, preços fixos ou liberdade tarifária, a depender de cada mercado.

O SR. GERALDO VIEIRA – Eu tenho direito a tréplica. A questão é a seguinte. Eu estou terminando.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Senhores, pela vênia...

O SR. GERALDO VIEIRA – Sem regra para... Eu acho que você não tem competência para fazer isso, a agência, competência técnica instalada para fazer esse controle 24/dia. Eu não estou aqui querendo... A revogar a 6.009, você baixar uma norma, Ricardo, eu prefiro ficar com a 6.009. Pelo menos eu sei o que existe.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Vamos marcar um jantar! Senhores, pela ordem. Vamos marcar um jantar! Então, poderemos continuar a discussão.

Sim, estamos trabalhando.

Respício, um minuto, por favor.

Passo a palavra ao Relator e à Mesa.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Eu lembro que tempos atrás quando nós falamos de ficar aqui dois, três dias até, dissemos que o horário ia até... Não entendo por que estamos nos limitando às 17h. Um momentinho só, Presidente. Deixe-me terminar, porque meu tempo está correndo. Acho um absurdo nós tratarmos de um tema sensível à sociedade. Desculpe o termo que vou usar, mas que se danem os táxis aéreos, que se dane a ABART. Isto aqui é importante para a sociedade em primeiro lugar, e não para os setores respectivos aqui, e nós estamos limitados para ir às 17h. Eu não consigo entender isso. Tínhamos que ir até 21h, 22h, gerando propostas, escrevendo, parar cinco minutos para escrever uma coisa aqui e encaminhar. Eu não consigo entender por que estamos restritos a 17, 16, 15. Se nós vamos passar outros dias aqui, sugiro fazermos uma proposta de ficar pelos menos até às 21h no plenário discutindo as coisas. Isto aqui é extremamente importante. Não é para ir para casa para pensar depois, não.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Respício, concordo com o senhor. Mas vamos lá! Calma! A questão no momento é, como eu disse, organizacional. Por exemplo, podemos discutir o assunto serviços aéreos públicos até meia noite. Eu estou aqui até amanhã às 19h, porque vou embarcar. Tenho outros compromissos ao longo da semana, assim como todos nós. A questão é que não estamos ainda talvez, pelo que estou vendo – se eu estiver errado, o senhor tem toda a liberdade de corrigir-me –, direcionados para um tema. Estamos debatendo o serviço aéreo público. Mas pergunto: A que conclusão vamos chegar agora se continuarmos debatendo adentro?

A questão do horário. Sou um pouco cartesiano. Como advogado, trabalho com prazos. Desculpe-me se eu estou sendo deselegante, se parece que eu estou emperrando o trabalho do pessoal, se eu estou impondo alguma coisa. A ideia obviamente não é essa, porque os senhores é que mandam e fazem a Comissão funcionar, e, evidentemente, isso depende da disponibilidade de todo o mundo aqui. A coisa funciona dessa forma.

O meu *feeling* acadêmico é que realmente falta, sim. No momento, é apenas uma coordenação objetiva, aonde é que vamos chegar, conversando aqui até 21h, 22h. Eu adoro conversar. Se eu puder expor os meus pontos de vista, eu vou expô-los, assim como todos aqui vão debater. Mas temos que ver a conclusão.

O que a relatora vai propor é, dentro destes debates, como eles vão acontecer. Na realidade, se fosse uma reunião comum, em uma hora dessas, todo o mundo já teria levantado. Eu estou vendo aqui o desprendimento, a dedicação que todo o mundo está tendo hoje. Isso é louvável. Certo? Então, você pode me ajudar até nessa questão.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Veja bem: o que temos aqui nos nossos plenários – Senado e Câmara? As votações, os debates, as deliberações varam a madrugada. Por que não podemos fazer a mesma coisa aqui?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O senhor terá a oportunidade para tanto, ainda mais quando vierem as propostas.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Então, a gente precisa se organizar, Presidente, para que nós passemos dois dias aqui, um dia atrás do outro, avançando no horário.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Então, façamos assim, Respício. Já disse que concordo com o senhor. Mas hoje estamos achando a fórmula para fazer esse tipo de trabalho. É claro que, se nós tivermos que ficar aqui até mais tarde, todos estão aqui porque este trabalho é de uma magnitude que talvez não tenhamos o momento histórico para entender o que está acontecendo, porque, depois que isto aqui se encerrar, este trabalho vai continuar, seja porque os Senadores consultarão os membros da comissão sobre aquilo que foi ponderado, trabalhado e por aí. Está certo? Então, o que pode acontecer? 1 – Nós podemos continuar debatendo serviço público agora. Mas realmente não vejo qual seria uma conclusão, o consenso. Nós já faríamos uma deliberação neste momento. Não sei se os senhores concordam comigo. Ou então já vamos deliberar, ou nós podemos fazer assim: passar a palavra à Relatora, que vai dizer o que está acontecendo, em que ponto estão essas contribuições, as inserções nas tabelas e depois nós, de posse das tabelas com as inserções, vamos fazer um trabalho de planificação e obviamente vamos ter que discutir, votar quais os pontos que foram elencados que queremos que vão para o CDA. E isso, com certeza, vai para lá de meia noite. Então, nós vamos ter a oportunidade de realmente ficar aqui até mais tarde, deliberando e tratando do assunto.

Mas antes eu só queria aproveitar o ensejo rapidamente para dizer algo: o Requerimento nº 9, de cunho político-social, referente à oitiva de associações. Nós temos apenas duas associações que serão ouvidas, que, conforme combinamos, serão ouvidas dia 26, cada uma terá 15 minutos ininterruptos, prazo fechado, sem debate, porque essas associações contribuíram com os trabalhos e realmente escolhemos aquelas que fizeram um trabalho mais sério e que se aproximaram, porque muitas associações simplesmente escolheram o silêncio, como sindicatos que não participaram.

Então, por uma questão política e democrática, nós vamos conceder, ao final dos trabalhos na semana que vem, dependendo do ritmo obviamente, 15 minutos para cada uma dessas associações para que exponham suas ideias dentro daquilo que contribuíram.

Requeiro, assim, nos termos regimentais, que sejam convidadas as seguintes entidades para participar de debate desta comissão:

Associação Brasileira de Empresas Auxiliares de Transporte Aéreo e Associação Brasileira de Parentes e Vítimas de Acidentes Aéreos.

Justificativa

O convite a essas entidades é necessário para que a comissão debata temas relativos ao atendimento às famílias vítimas de acidentes aéreos e regulação experimental, estatísticas registram sua sinistralidade.

Essas associações virão por conta própria, não representaram nenhum custo para o Senado e, como se diz, virão voluntariamente, exporão os temas, 15 minutos improrrogáveis e, então, se for o caso, teremos continuidade dos nossos trabalhos.

Os senhores concordam? Pois não, Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Pegando carona no que o senhor mesmo, Presidente, acabou de dizer com relação à extensão do trabalho de hoje e ao cumprimento de objetivo, qual é o objetivo prático, o resultado prático que se espera do depoimento dessas associações, uma vez que elas já enviaram suas contribuições e o prazo acaba às 23h59 de hoje?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O motivo é político. Ou seja, nós temos que atender às exigências da sociedade nesse sentido e foi solicitado por membros da Casa, Parlamentares inclusive, que nós encaixássemos isso daí. Eu não vejo por que não atender os Parlamentares, que aprovaram requerimento de instalação desta comissão.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Então, qualquer cidadão, qualquer um que está me escutando agora pode solicitar por intermédio dos Parlamentares que o representam nos seus Estados e nós vamos ter que acatar. Esta é a minha opinião então.

Se nós estamos acatando essas associações, que têm seus méritos, eu entendo perfeitamente... Eu acredito que qualquer cidadão também vai ter o direito de fazer isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Não, senhor, porque nós estipulamos regras: aqueles que fizeram contribuições. Quem não fez contribuição obviamente não teria.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Essas associações podem ter enviado um e-mail para o cba2015@gmail.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim. Então, eles podem vir aqui apresentar suas opiniões. Se eles forem atrás de Parlamentar e, se um Parlamentar fizer o pedido, Respício – desculpe –, vamos ter que atender o interesse do Parlamentar.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – De qualquer forma, eu tenho o direito de me manifestar contrário.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Claro, Respício, por favor. São sempre muito bem-vindas suas ponderações.

Assim sendo, senhores, passo a palavra à nossa Relatora para as considerações.

Antes, em votação o requerimento.

Aqueles que concordam permaneçam como estão.

Aprovado por maioria.

Votos contrários: Brigadeiro Gustavo e Respício.

Professora.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Prezados membros da comissão, eu agradeço a oportunidade de ter desenvolvido o trabalho com vocês. Interessante a posição do Respício, mas teria sido mais oportuno se tivesse sido exposta na hora do almoço, por exemplo, para que pudéssemos nos programar para fazer um *break* e depois continuarmos.

O que eu gostaria de dizer é o seguinte: fiquei surpresa com o fato de que vários aqui que nunca falaram durante o período todo começaram a fazê-lo hoje, graças a um processo socrático do pacto das ideias. Muitos começaram a conversar. Infelizmente, por pressão de tempo, alguns que sempre falavam muito, foram bem comedidos nas suas ponderações.

Segundo, essa questão do prazo fiquei pensando como fazer um *balance* em relação a isso. Em Direito temos o que chamamos de *de lege ferenda* e *de lege lata*. *De lege ferenda* é o direito em se fazendo, *de lege lata* é quando já está pronta a norma.

Então, estou pensando o seguinte: aceitar até hoje colaborações. Estamos na fase *de lege ferenda*, em fazendo, para que vocês entreguem em um dia – dois no máximo – *de lege lata*. Entenderam? Não é bem uma exceção. Seria um contorno na questão dos prazos. Ou seja, vocês têm hoje até às 24h, porque eu estou acordada, infelizmente, eu já nem temo mais de que vocês me acordem. Então, eu aceitarei. Vocês mandam até hoje. Estamos num processo *de lege ferenda*, em se fazendo no Direito. Uma orientação. Não digo eu acho, eu penso. Eu entendo por oportuno, com base no Direito, porque ninguém acha nada. Entenderam como é?

Então, já que é para fazer, vamos começar essa redação. Se vocês tiverem alguma proposta em *de lege ferenda* que venha à mente de vocês, até às 24h, escrevam: “Estamos propondo... Entendemos por oportuno encaminhar um artigo em *de lege ferenda* sobre tais temas”, deem já o pequeno contorno, se der para fazer até às 24h. Só que então eu posso esperar o *de lege lata*. O que acontece é o seguinte: todas as propostas já foram encaminhadas para Vicente para serem inseridas na proposta. Temos que ser racionais, seguir o Princípio da Razoabilidade. Ele não vai conseguir colocar tudo isso hoje, nem amanhã. Temos prazos. São prazos prescritivos, mas, ao mesmo tempo, percebemos que a última reunião foi uma das melhores, que nós teríamos que começar hoje a comissão. Hoje seria oportuno começarmos os nossos trabalhos.

Então, o prazo para recebermos *de lege lata*, ou seja, a proposta do artigo redigido. Hoje vocês mandam *de lege ferenda* o que vão fazer, justificativa. Até amanhã, na parte da manhã, porque à tarde nós já vamos mandar o material para o Vicente colocar tabela geral. Seis será a última tabela de planificação que vocês vão receber. Nós já estamos com praticamente 70% a 75% de colaborações feitas. Realmente, apesar de todas as reclamações – é o muro das lamentações isto aqui, principalmente comigo. Eu me senti lá em Israel -, estou

perplexa que nós caminhamos. Dá um trabalho interessante. Eu estou do lado de cá, mas acabei percebendo. Eu também não tinha essa expectativa honestamente. Nós caminhamos. E o que vai acontecer agora? Essa tabela, vamos reencaminhá-la para o Vicente, que vai ter um prazo de uns quatro dias para inserir todas essas propostas. A partir da semana que vem, vocês vão receber uma tabela como esta, que vai ser a última tabela, com todas as inserções. Nós vamos fazer um trabalho um pouco histórico e vamos tentar consolidar, já num formato cristalizado de um novo código, as propostas que não são divergentes. Artigos que não tiverem propostas com antinomias nós já vamos consolidar. No caso de artigos que não receberam propostas da parte técnica, o grupo jurídico vai tentar verificar se o código está atual, se o código merece, em face das outras, uma pequena alteração. E as propostas que tiverem divergências realmente gritantes nós vamos ter que ainda decidir se vão ser inseridas já nesse corpo de um, porque vamos ter que mandar para vocês agora um documento assim, à semelhança desse documento que o Geraldo fez. E nós vamos colocar eventualmente em algum acordo a proposta inserida. Onde houver duas ou três propostas, vamos ter que analisar se será possível colocá-las e depois darmos continuidade, porque, dependendo da postura ou da posição ou da proposta aceita, você ter uma modificação nos próximos artigos. Vocês percebem? O código é sistematizado. É muito complicado fazer alguma coisa como *patchwork*, inserindo somente. Quando nós tivermos essa documentação, nós vamos mandá-la para a comissão.

Respício havia solicitado se seria possível mandarmos por pedaços para facilitar o trabalho de quem vai receber. Então, temos que verificar, Ricardo e Geraldo, se vai ser possível, porque vamos começar do primeiro artigo, em termos de sistemática, pegarmos cada parte de trabalho e já mandá-la para a comissão ou se nós vamos fazer uma revisão do código todinho e depois mandamos o pacote. Dá para mandar em partes. Não quero me comprometer com aquilo que não podemos cumprir. Então, vai dar para fazer isso? Portanto, vamos mandar em parte, para que a comissão... Um diz que sim; outro, que não. Temos que decidir. Nós vamos resolver isso também amanhã porque é complicado.

Nós vamos mandar este trabalho para a comissão e realmente, onde houver propostas divergentes, vamos tentar resolver isso de forma muito racional. Deverá haver uma votação porque o grupo jurídico não vai ter o poder de escolher por esta ou aquela sugestão. Nós vamos ter que fazer uma votação para que possamos, então, depois da outra revisão, ter o *draft* final desse código.

Então, em grande linhas, é isso.

A questão de prazos para estendermos os nossos debates. Normalmente quando temos uma reunião, o problema é realmente a questão de retorno de voo. Teremos que nos programar. Então, nas outras vezes que estivermos aqui, teremos um *break* – quatro, cinco horas – e voltamos às cinco horas e ficamos até às oito. Mas tem que ser uma coisa objetiva ou racional, principalmente quando nós já tivermos este primeiro *draft*, esta primeira minuta, proposta, para que, então, possamos pegar por pacotes e analisar para ter uma meta final.

Alguma dúvida?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Marcos, por favor. Geraldo Marcos fez uma inscrição anteriormente.

O SR. GERALDO VIEIRA – Ficou claro em relação ao formato que vai ser seguido, em relação a como vai ser o trabalho daqui para frente.

Digamos, por exemplo, que tenhamos duas propostas, aceitamos uma, mas queremos modificações nela. Seriam possíveis essas modificações ou simplesmente vai ser uma deliberação em relação a aceitar ou não aceitar? Será binário dessa maneira?

A SRA MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – O problema de aceitar alterações vai ser outra sugestão e, então, vamos entrar num círculo dialético tese, antítese e síntese e não vamos acabar isto aqui. Se tivéssemos prazo para um ano, o ideal seria isso. Agora vamos ter que ver a racionalidade para a coisa.

O SR. GERALDO VIEIRA – É, mas o texto pode não entrar adequado da forma como está proposto. Pode haver seis propostas e seis propostas inadequadas. Sendo assim, o grande problema em relação a esse formato é que a gente pode estar indo para uma proposta... Por exemplo, eu não li toda a proposta do Dr. Geraldo hoje e pode haver um artigo específico que eu acho que aquele modelo não está adequado. E eu não fiz proposta porque a única proposta vigente está modificando o entendimento que, para mim, estava adequado. Então, se for binária a sugestão, muda um pouco a forma de trabalhar.

Só para fazer uma segunda pergunta, por causa das ponderações: Daqui em diante, todas as reuniões serão de dois dias?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, rapidamente pela ordem. Só um pouquinho, Geraldo. Já vou passar a palavra ao senhor. O Honorato também está inscrito.

Senhores, pode não ser necessário que a reunião tenha dois dias, talvez não haja essa necessidade. O que faremos agora é o seguinte: eu vou, uma vez terminada a reunião, conversar com a Consultoria do Senado, as-

sim como fiz hoje, de manhã cedo, e, junto à Consultoria, vamos ver essas formas, deliberações, as experiências das comissões anteriores. Para discutirmos isso, podemos fazer isso amanhã pela manhã, podemos passar isso amanhã pela manhã, ou então nós nem precisamos ter uma reunião amanhã pela manhã, podemos apenas ter apresentações e discussões à tarde. Fica a critério dos senhores. Então, temos esse espaço para discutir. Os senhores querem vir aqui, pela manhã, para discutirmos e vermos as opções, às dez horas? Então, perfeito, viu, Eduardo? Amanhã, então, teremos reunião pela manhã. Ótimo! Então, isso já está definido.

Segundo, vou conversar com a Consultoria do Senado e ver a posição, a experiência junto às outras comissões.

Microfone, por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA – Em relação ao procedimento essa conversa?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Exatamente. Em relação aos procedimentos, até porque temos algumas ideias e obviamente isso não vamos debater em dez minutos.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Temos que pensar, inclusive com o grupo jurídico, como é que vamos fazer para revisar todo esse jurídico.

O SR. GERALDO VIEIRA – E o resultado dessas conversas vocês irão trazer amanhã?

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Última pergunta: O resultado dessas conversas com a Consultoria do Senado será trazido para a comissão amanhã?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Deus queira. Eu vou me esforçar para que seja amanhã. Geraldo, só um minutinho. Parece que o Honorato tem que sair.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Não é que eu tenha que sair. Só porque tem a ver e é bem rapidinho. É uma questão de se envolver nessa conversa e definição é como será a votação do texto. Será votação do texto integral ou de artigo por artigo no fim, após as discussões?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O que já está entendido é o seguinte: nós não vamos mexer nos textos dos artigos que foram passados, a não ser que haja obviamente uma necessidade legal ou de adequação desde que não vá subtrair a ideia do que foi passado. Ou seja, agora não teremos mais uma discussão filosófica como: “Ah, não! Mas esse artigo não é assim”. Temos artigos secos, as contribuições. Inclusive, quero até mesmo dizer que todos tiveram tempo aqui de ler, pensar no artigo. São 14 reuniões. E de repente: “Ah, mas eu vi agora! Quer dizer, acho que podia até ter sido trabalhado”, porque nós demos abertura para que isso fosse feito antes. Então, a partir do momento, nós vamos nos focar naqueles textos que foram colocados. Obviamente, se um texto é teratológico, ainda que exprima a vontade de todo o mundo, aquilo ali vai ter que ser trabalhado e o será. Mas não vamos alterar o sentido daquilo que se está querendo. E outra coisa, muitas vezes, aquilo que os técnicos ou que o próprio jurídico queira, de repente, vai barrar na Consultoria do Senado. Temos, então, que fazer esse tipo de previsão.

Geraldo, por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente, quero fazer uma sugestão, uma proposta, que, possivelmente, pode ser impertinente, com relação à metodologia. Creio que, para nós todos, para que cada um fique seguro do que apresentou, seguro da sua participação e da discussão ampla, a minha opinião é que, se, encerrado o prazo para apresentação de sugestões, a Relatora monta o texto inicial do primeiro ao último artigo, obviamente, vai se utilizar das contribuições apresentadas à Comissão. Ao montá-lo, estará fazendo uma opção. Este texto montado é remetido para a Comissão, com, pelo menos, uma semana de antecedência, e abre-se um prazo para que cada um de nós ofereça mudança pontual ao artigo, o.k.?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Mas foi o que falei.

O SR. GERALDO VIEIRA – Tipo uma emenda modificativa, substitutiva, é como as Casas Legislativas atuam. Não podemos chegar aqui e oferece à Comissão cinco redações para o art. 1º, oferecemos uma, e a Relatoria diz, identifica e justifica porque escolheu aquela, e não as outras. E, aí, todos têm o texto. Quando todos tiverem esse texto, que terá que estar sistematizado, então, a Comissão, nós todos teremos uma segunda chance de apresentar emendas substitutivas, modificativas, que é como funcionam as Comissões. Por quê? Porque o aglomerado de sugestões é complexo, e não conseguimos trabalhar, nem visualmente, pois estamos falando de alguma coisa com 400 artigos, 1.200 parágrafos, 1.300 incisos, o.k.? Então, temos que nos dedicar.

Essa é a minha proposta. Agora, encerrado o prazo, nesse trabalho da Relatoria, com a nossa ajuda ou sem, consolidar um texto e fazer a proposta, tendo em vista o nível de discussão. E apresentamos o texto à Comissão, as pessoas levam para casa, levam para as suas instituições: olha, isso é um anteprojeto. Está o.k.? Ou tenho que apresentar uma emenda de um art. 19 aqui, para dar uma melhor redação, para sistematizar algo que, eventualmente, a Relatoria, assessorada, não conseguiu sistematizar? Em segundo lugar, sinto que temos duas questões que não estão bem resolvidas, e a oportunidade é histórica para encaminharmos: a questão do táxi aéreo, como o táxi aéreo se apresenta no mercado e terá suas melhores oportunidades. O que interessa

a todos e ao País é crescer, não criar barreiras. E segundo, a proposta da Anac de liberalização tarifária. Os representantes da Anac poderiam, inclusive, hoje, se for o caso, se não quisermos ir para casa imediatamente, já nos apresentar: o.k., tu estás querendo um regime de tarifa que a Anac fixa. Mas qual é a tua proposta, qual é o conceito de fixar? Como é que isso vai ser feito? Como é que isso vai assegurar segurança jurídica para os atores econômicos envolvidos no processo?

Essas duas discussões têm que ser realizada. Além disso, discussão na hora em que sistematizarmos o texto, esse grandão, vai ficar legal, porque democratiza, bota todos nós em igualdade de condições, de apreciação, nivela o conhecimento, a informação, e, a partir desse primeiro texto, com o aprimoramento que possa ser feito em cima do primeiro texto, vamos evoluir para um anteprojeto que, possivelmente, será olhado. O Senado vai olhar a parte da Lei Complementar 95, a técnica de fazer lei. Penso assim.

Por último, professora, acho que os membros da Comissão, todos somos responsáveis, interessados, estamos aqui doando o nosso tempo particular, privado, isso é muito bom, doar o tempo, mas penso, também, que deve ser aberta uma exceção, neste momento, para que o prazo da contribuição para o membro da Comissão seja ampliado até quinta-feira, a fim que a Anac possa encaminhar a sugestão dela, o Decea, enfim, e, na sexta, semana que vem, sistematizamos. Essa é a minha opinião porque, se não for feito assim num segundo momento, Presidente, quando tivermos esse texto pronto de cabo a rabo, serão quatrocentos e poucos artigos, então, todos terão oportunidade de fazer a sua proposta já em cima de um texto sistematizado, sem limitação.

Proponho isso à Mesa, porque trazer tema por grupo de tema, por assunto, essa fase já passou, não é? Todos aqui queremos ter uma visão geral da floresta, não da árvore, a fase da árvore passou.

Essa é a minha opinião e a proposta que trago. Peço ao Presidente que submeta à Comissão.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Pois não.

Geraldo, desde o começo, falei qual seria a função da Relatoria: pegar todas essas contribuições, fazermos – acho que falei mais ou menos nesse mesmo sentido – um texto básico numa estrutura já codificada. A única questão que ficou aberta, eventualmente, confrontando com a tua posição, foi essa questão de já escolhermos uma sugestão e já mandarmos com uma sugestão, pelo que entendi da tua proposta é já mandarmos um texto pronto, mas já uma opção quando tivermos divergência de posições em relação a um artigo.

O SR. GERALDO VIEIRA – Professora, acho o seguinte: os textos propostos são conhecidos em maior ou menor grau. A proposta que estou trazendo aqui é que a Relatoria escolhe um texto.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Então, é isso que estou entendendo.

O SR. GERALDO VIEIRA – Não tem que trazer cinco para a Comissão votar cada texto.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Estou entendendo.

O SR. GERALDO VIEIRA – Faz um texto cabo a rabo, e todo temos liberdade de dizer: olha, quero fazer uma emenda ao art. 30, ou uma emenda ao art. 10.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Estou entendendo, você...

O SR. GERALDO VIEIRA – E, aí, vamos evoluir para o texto final.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Estou entendendo o que você está falando. Existem duas possibilidades: ou fazer a votação antes ou posteriormente, quer dizer, o grupo jurídico escolhe em um artigo que tiver 10 propostas a que entender mais oportuna, desde que justificadas, mandar pronto para a Mesa para que, depois, mande para a Comissão, para os membros e aquele membro que sentir que seu artigo não foi aceitar e adotado, mande uma contraproposta. E depois?

O SR. GERALDO VIEIRA – Doutora, tenho certeza de que, oferecido esse texto, e todos nós tendo oportunidade de melhorá-lo, vão sair as contribuições fundamentais, as que farão diferença, porque, agora, estamos só trazendo grandes preocupações sem sistematização.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Tudo bem, temos essa primeira...

O SR. GERALDO VIEIRA – Apresenta-se o texto, e cada um de nós terá a oportunidade de fazer emendas a esse..

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Só um minutinho, Geraldo.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Só um minuto, Geraldo.

Mas, na segunda fase, fazemos essa opção, depois, isso volta para a Comissão, cada membro vai fazer a sua proposta e, daí, o que fazemos para votar entre as divergências de propostas que vão surgir de novo?

O SR. GERALDO VIEIRA – Cada membro fará uma emenda. Posso fazer, no art. 19, uma...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Tudo bem, cada um que fizer...

O SR. GERALDO VIEIRA – Olha, o Marcus falou aqui o seguinte: tenho uma redação que já alterei três vezes, três, quero ter a chance de alterar a quarta, mas é palavra, é expressão, é distribuição de matéria.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Tudo bem. Geraldo.

O SR. GERALDO VIEIRA – E isso a que o Marcos se referiu...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Tudo bem, mas salvo quando tivermos antinômias e, realmente, não houver concordância. Daí, vai ter que chegar a um ponto, quer queira, quer não, de ter que haver esse confronto, não tem jeito.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Isso é que nem o artigo.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – (?) que seja um artigo, você refaz.

O SR. GERALDO VIEIRA – Hein?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Marcus pediu a inscrição, depois, o Brigadeiro Gustavo, por favor.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Eu só queria colocar que, muito embora, tenhamos tido 14 reuniões para ver as propostas, debater os grandes temas, muitas propostas foram enviadas neste fim de semana, como foi discutido hoje. Vocês receberam propostas à meia-noite de hoje. Então, na verdade, não tivemos chance de ver todas as propostas, nem de debatê-las, embora eu entenda a vantagem de ter um texto pronto e debatê-lo, a escolha de uma dentre todas as propostas, pode ser cega para o resto da Comissão, porque não conhecemos todas, não temos como tê-las conhecido.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Marcus, a ideia de estabelecermos o prazo, agora, é exatamente esta, para que todos tenham tempo para conhecer as propostas. Agora, por exemplo, se tivéssemos...

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Mas o prazo para envio das propostas ou vamos ter só um prazo para olhar todas as propostas e, a partir daí, deliberar.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Atenção, o que foi entregue agora, as propostas que foram colocadas, os membros deliberarão em cima das propostas que forem entregues. Mas acontece que não sei se não concordo, se não vi, se eu não queria ver etc. e tal. Há algo que deixamos claro: sabemos que todos os membros aqui, a maioria, obviamente, têm os grupos de interesse. E sempre falamos que, por mais que se faça parte de um grupo de interesse, ou seja, deliberaríamos sobre todo o código, tudo aquilo que seria colocado. Se tivéssemos estipulado um prazo que fosse para novembro, estaríamos tendo o mesmo problema que agora. Se tivéssemos colocado um prazo para dezembro, estaríamos tendo a mesma situação que agora. O que fizemos foi antecipar para que, agora, os membros, dentro daquilo que foi trabalhado, seja colocado à disposição, todos vão ler aquilo que foi enquadrado. Obviamente que alguns vão dizer que queria ter colocado, queria ter mudado, feito essa contribuição, porque, de repente, isso é que nem escrever um artigo, toda vez que você escreve um artigo, você revisa, você vai mudar algo. Então, você passa, às vezes, um mês mudando um artigo toda hora e não chega a um denominador.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Georges, não estou discordando de você, era só em relação ao aspecto – eu tinha entendido essa parte já – de ter uma escolha pelo grupo jurídico de uma das propostas para, então, ser enviada essa proposta consolidada do Código todo para a gente, para, então, deliberarmos e debater em cima disso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Não, não é isso.

O SR. GERALDO VIEIRA – Você não vai deliberar nada.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Tudo bem.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Você vai debater em cima dessa proposta.

O SR. GERALDO VIEIRA – Você vai receber uma proposta e examiná-la. Ninguém vai deliberar nada...,

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Ninguém vai deliberar.

O SR. GERALDO VIEIRA – ...proposta nenhuma, estamos só consolidando. A Relatora não vai trazer um texto aqui com artigo tal com 10 redações para ficarmos discutindo um artigo, ela tem uma unidade, o Código tem um sistema, uma opção. A Relatora vai optar por uma das propostas, não vai criar coisa nova, nem inventar, nem trair ninguém, simplesmente, trará um texto sistematizado que vai ser submetido para a Comissão, se discordar, discordou. Então, por exemplo, coronel, o senhor tem dois artigos do Sipaer cuja redação o senhor acha que pode ser melhorada, então, oferece uma redação substitutiva. Tenho certeza de que assim funciona melhor. Se tivermos o texto consolidado, mas não com todas as propostas, porque as propostas, já conhecemos.

Não adianta a Relatora produzir um texto e mostrar: art. 1º, cinco variações. Já as conhecemos.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Perfeito, Geraldo.

Continuando, primeiro, não conhecemos todas as propostas, porque receberam propostas hoje. Era isso que estávamos falando.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Isso era passado aos membros.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Perfeito, entendido.

Segundo, se essa escolha for feita pelo corpo jurídico, pelo Relator, então, como, neste momento, não conhecemos a proposta, então, na próxima reunião, daqui a duas semanas, se formos debater um texto consolidado, vamos fazer um texto consolidado do qual não conhecemos todas as propostas.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – *(Fora do microfone.)*

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Só mais um ponto. Em relação ao objetivo, o que estou entendendo, pelo menos, da proposta da Mesa, é o seguinte: vamos colocar as propostas, fechou o prazo hoje para que, então, possamos debater em cima das propostas e escolher aquilo que é mais adequado e fazer apenas pequenos ajustes. Mas se pudermos fazer modificações em cada artigo, daqui a um mês, estaremos no mesmo lugar de hoje, ou seja, em cima de um Código inicial, vamos debatê-lo. É um trabalho muito vantajoso? É, mas vai demandar mais tempo.

Esse é o único ponto. Portanto, temos que decidir o que vamos fazer.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Geraldo, eu queria passar a palavra para o Brigadeiro Gustavo, por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA – Deixe-me dar um exemplo, é um minutinho.

Você quer discutir comigo regra de prescrição instintiva? Não, não é? Então, deixa a Relatora, esta é a função da Relatora, apresentar um texto, e nós todos vamos olhar e oferecer emendas ao texto, as propostas estão prontas. Fique tranquilo, pois ninguém vai ser prejudicado, o texto não está finalizado, é só para dar ordem ao trabalho. É assim que funciona o Senado Federal, a Câmara dos Deputados, a Câmara dos Vereadores.

Acho que, se não for assim, não vamos conseguir consolidar nada.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Não, estamos aqui debatendo o que temos que fazer. Brigadeiro, por favor.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Obrigado, Sr. Presidente.

Concordo com a proposta que foi colocada. A Relatora vai nos apresentar uma estrutura, uma lei completa, ela seleciona os artigos que ela achar que estão... Da forma como discutimos aqui.

A primeira coisa que temos que discutir, a partir dessa primeira estrutura é: a estrutura é esta mesma ou preciso fazer modificação de estrutura? A primeira sugestão é esta. O capítulo 1 é o capítulo 1 mesmo? A parte final é a parte final? Aprova-se a estrutura. A única coisa com a qual não concordei com o Geraldo foi a livre modificação. A livre modificação por escrito, por favor. Eu acho que toda e qualquer sugestão que tenha que ser feita, a partir do momento...

Estou entendendo que vou receber um código proposto pela Relatoria, a primeira coisa que o grupo vota: estrutura está o.k.? Se a estrutura estiver o.k., vamos começar a trabalhar, em seguida, no conteúdo. Se houver qualquer modificação dentro daquilo que foi proposto pela Relatoria, de preferência que se use alguma coisa do que já foi apresentado. Mas, de qualquer maneira, qualquer alteração, que seja por escrito, porque precisamos facilitar o trabalho da Relatoria. Então, faremos uma proposta por escrito, discutiremos aqui, é claro, se tem que trocar uma vírgula, uma palavra, a hermenêutica melhor de outra palavra. Acho até que, durante a discussão, dá para fazer, e vamos fechando de cima até embaixo o Código.

Outra coisa na qual temos que ter disciplina é: fechou, não vai retornar. Esse artigo aqui está difícil, então, vamos fazer o seguinte: usa-se aquele recurso do decurso de prazo, e, na próxima reunião, fechamos o artigo, ou, então, pede-se um cafezinho, discutimos e voltamos a ele. Vamos ter a disciplina de fechar uma estrutura, para ir depois artigo por artigo, e qualquer modificação seja por escrito, só para forçarmos as pessoas a escreverem e facilitar a vida da nossa Relatoria.

Essa é a minha sugestão.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Obrigado, Brigadeiro.

Marcus, pois não.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Então, a sua proposta, Brigadeiro, seria termos texto consolidado, como o Geraldo propôs, permitindo modificações, desde que foi escrito, preferencialmente, utilizando as propostas já enviadas, mas se não concordar com uma, eu poderia, por exemplo, propor um novo texto para aquele artigo.

O SR. GERALDO VIEIRA – Ou propor a supressão, se você não concordar com o artigo.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – O.k., entendido.

O SR. GERALDO VIEIRA – Aplica o Regimento do Senado, de uma Comissão qualquer, porque são especialistas nisso.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Agora, uma vez aprovado o artigo, passou por ele, não volta mais.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Isso.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Podemos até deixar algum em branco para decidir na reunião subsequente, mas decidido no artigo, fechou, fechou, porque, senão, não para mais.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Congela, não é?

Respício, pois não.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Obrigado, Presidente.

Havíamos conversado, Maria Helena, e sou extremamente favorável à linha, vou dizer exatamente, à linha do Geraldo. A Relatoria, não estou falando a Maria Helena, mas estou falando você e o seu grupo – certo? –, não deveria ter escolhido a proposta mais interessante, mas ter feito uma salada daquelas propostas, daquele artigo, daquele parágrafo, daquele sei lá o que seja, e construir a redação. É trabalhoso? Com certeza, mas, na minha opinião, essa é a função da Relatoria. Eu já havia falado isso para você antes, várias vezes, que se teria que puxar a responsabilidade para se propor um texto único. Se chegarmos aqui com 15 propostas diferentes para cada artigo, cada um vai querer a sua, é natural. Então, tem que ter uma neutralidade da Mesa, para falar assim: “Olha, a Mesa propõe essa redação aqui.” “Ah! Mas não foi contemplada a minha, nem a do Kerlington, mas foi a do Geraldo, a do Ricardo e a do Catanant. O.k.” Tem como eu e ele sermos contemplados com um termo, uma vírgula, às vezes, já satisfaz as nossas visões e, se não satisfizer, somos voto vencido, e acabou, como o Brigadeiro falou: passa para o próximo, passa o próximo. A dele não vai ser atendida, nem a minha, acabou. A Comissão votou que não vai ser atendida. E, depois, no plenário do Senado, da Câmara, que seja alterado, mas eu e ele perdemos. Partimos para o próximo. Acredito que é imperativo começarmos a fazer isso. E volto a falar, sem horário. Vamos ficar aqui dois, ou três dias? Sem horário.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Kerlington, por favor.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – O que o Brigadeiro levantou foi também interessante, concordo com o Respício, mas, antes de se fazer essa concatenação artigo por artigo, volto a nossa primeira reunião, 14 reuniões atrás, ou 13 reuniões atrás, precisamos eleger ou erigir qual seja a estrutura do Código, porque não adianta, a meu ver, a Relatoria pegar... É a pergunta do Brigadeiro: vai ser o quê? Vai ser a estrutura que está hoje? Vai ser a estrutura do Geraldo? Vai ser o que o Geraldo propôs, a nova estrutura? Achei bem interessante. Vai ser a estrutura via anexo e *call*? Até para auxiliar a Relatoria, precisamos decidir sem enrolo mais e sem procrastinações mil, qual é a estrutura. Porque sabendo qual é a estrutura, ela vai poder fazer essa vitamina, essa salada, esse amálgama. Nossa, que palavra linda! Sem a estrutura, sem o esqueleto, acho que, realmente, vai ficar difícil para a Relatoria.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – É, e outra coisa na linha do que o Respício estava falando, há o parágrafo único, do art. 7º do Regimento, que diz o seguinte: as sugestões ao texto principal, quando versarem sobre o mesmo dispositivo ou grupo de dispositivos, poderão ser aglutinadas para deliberação por iniciativa do Relator-Geral. Então, realmente...

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – O que falei, Professora, não foi do artigo.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Não, não, estou falando isso para justificar.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – Concordei com Respício, o.k., acho que concordei, assim, acho que concordei não, acho vírgula, ponto parágrafo. Mudei de ideia.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Isso não existe.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – Concordei com o Geraldo, mas, antes disso, estou assim *one step before*, um passo antes...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Deliberarmos sobre a estrutura.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – ...o esqueleto. Depois, com o esqueleto pronto, é como se faz um artigo científico, como se faz uma monografia, uma tese, uma dissertação, você faz estrutura, depois, com desculpa ao Reitor, você faz a estrutura e vai colocando dentro da estrutura. Isso é o que estamos tentando fazer desde a primeira reunião, e não elegemos a estrutura até hoje.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Mas essa estrutura, no fim, vai ser em face dos níveis de sugestões que aparecerem. A coisa foi ao contrário, foi feito o inverso aqui, o trabalho foi feito o inverso.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – É isso que estou querendo dizer.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Foi feito de ponta cabeça.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – Se não eleger a estrutura, a Relatoria pode fazer esse trabalho, mas a Comissão vai eleger qual a estrutura.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Vai ter que ser feito, agora, em função dos níveis e propostas e alterações, quer dizer, o Código tomou um rumo diferente, ele foi inverso, fez uma proposta inversa. Vamos ter que montar uma estrutura em face das alterações que foram propostas.

Pois não, pois não.

O SR. GERALDO VIEIRA – Só um detalhe, a estrutura está pronta, quero dizer está pronta, porque todas as contribuições observaram a estrutura do atual Código. Então, a estrutura, na minha definição, está pronta...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Só algumas alterações de título.

O SR. GERALDO VIEIRA – não vamos pegar a parte das sanções administrativas e entender que isso vai para o Título 1, o Título vai para o Título 5, o Título 5 vira 2. A estrutura, no meu entendimento, está pronta.

Quero até fazer um depoimento, porque a Comissão de Juristas que elaborou o Código Brasileiro de Aeronáutica atual, o vigente, é uma Comissão da maior representatividade. Ficaram anos discutindo a estrutura, receberam mais de 110.000 sugestões, trabalharam durante três, quatro anos, intensamente, para definir esse tal Código Brasileiro de Aeronáutica. Respeito muito esses homens, todos juristas, com experiência internacional, professores da USP, professores da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 11 da maior competência. Eles definiram a estrutura, e sempre que olho para o Código, digo: caramba, preciso de uma outra estrutura. Tentei várias vezes e fiquei horas e horas pensando que estrutura adotaríamos. Não cheguei, não consegui, talvez por incompetência minha, chegar, arrumar uma estrutura melhor do que a adotada pelos Juristas no atual CBA.

Então, tanto isso ficou meio óbvio aqui que todas as sugestões foram feitas em cima da estrutura atual do Código. Se eu for separar, fazer uma estrutura diferente, a primeira coisa que vai acontecer é que, no que diz respeito às declarações, valores e princípios, que incluí, vão estar divergentes com o trabalho do Ricardo, embora ambas queiram chegar ao mesmo lugar. Então, acho que, para mim, a estrutura está definida, na minha opinião, essa é minha opinião pessoal.

Aqui, ninguém vai inventar uma estrutura nova do Código, não é?

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – Não estou falando da questão de inventar ou deixar de ser inventada.

O SR. GERALDO VIEIRA – É o que penso eu. Concordam? Então, vamos botar em votação, porque a estrutura já fica aprovada.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – Acho que o senhor não estava aqui, no início, acho que chegou umas três ou quatro reuniões depois, mas, nas primeiras reuniões, tentamos fazer uma estrutura. Como não conseguimos isso, voltamos para o Código atual e tentamos conversar a respeito de cada instituto. Mas, por exemplo, existia uma ideia da relatoria, acompanhada por todos aqui, se não me engano, de haver um primeiro capítulo sobre definições. Eu não sei se isso foi abandonado ou se não foi ou se continuou...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM (*Fora do microfone.*) – Foi abandonado.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – Foi abandonado. Pois é, então, o que eu digo é o seguinte: independentemente de estar eleita ou não – concordando com o pessoal da consultoria do Senado que está aqui atrás, meu amigo Cícero –, nós temos que olhar para a estrutura. Se for a mesma, o.k. Então: capítulo 1, capítulo 2, título 1, título 2. É estrutura. É como se fosse sumarizar o meu artigo científico, como se eu fosse sumarizar a minha tese. Eu não estou sendo a favor ou contra a estrutura velha ou nova. Não. Mas nós precisamos enxergar a estrutura.

Pelo o que eu li da sua proposta, existe um pouco de coisas diferentes da estrutura atual, também. Então, pela passada de olho rápida, o que eu vi: alguns dispositivos estão sendo suprimidos – não da sua, eu digo no geral, agora.

A gente precisa enxergar. Eu acho que o que está acontecendo aqui... – eu acho, não – eu penso que está faltando a gente só enxergar qual é essa estrutura para entender a visão macro. E do macro sair para o micro. Então, é só uma questão de metodologia. É só isso o que eu estou propondo.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – O que eu observei: algumas alterações só de títulos ou de capítulos; coisas que, assim, não alteram a sistemática.

E, como eu falei, as inserções dessas sugestões, elas mesmas vão dar corpo a essa estrutura nova.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Só pegando, na realidade, um pouco da ideia do Brigadeiro, do Dr. Geraldo, e do Respício,...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Na realidade, Relatora, eu acho que a maneira mais fácil de a gente resolver é a senhora, junto com a equipe, apresentar uma proposta, e a gente observar e: “O.k.; não está o.k.; precisa mudar isso.” E acabou.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – É o que nós estamos propondo desde o início – está bom?

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Então, em resumo, a gente vai ter a estrutura que a gente já tem hoje – certo? – e que foi proposta, tanto do Ricardo, quanto do Geraldo. E vocês vão fazer, em cima dessa estrutura, uma proposta de artigos que serão trazidos, artigo por artigo, para a Comissão. Debate-

remos e faremos as modificações necessárias, votaremos, e, a partir daí, o próximo artigo. Será assim o procedimento de trabalho?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Sim.

O SR. GERALDO VIEIRA – Só que eu proponho, para ganhar tempo,...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Só uma...

O SR. GERALDO VIEIRA – ... Professora, que a senhora apresente essa primeira versão dentro da estrutura do código atual, porque foi nela que nós trabalhamos. Até porque ele ficou grande, pois entrou um sistema aeroportuário mais detalhado – não é? –, entraram outros temas, mas que são rigorosamente, cientificamente falando, são rigorosamente... O que veio de novo se adaptou como uma luva à estrutura científica desenvolvida pelos juristas na década de 80. Mais do que isso, a estrutura está pronta.

O que eu estou propondo para democratizar e abreviar o trabalho, não é a Comissão se reunir para discutir – “Agora, vamos discutir o art. 1º; agora, vamos no art. 2º, etc.” –, não. Havendo esse primeiro texto, cada um de nós terá o direito de fazer emendas ao texto, aglutinativas, modificativas – não é? Porque, aí, nessa primeira oportunidade, eu, possivelmente, vou apresentar 30 emendas em 30 artigos; outro apresentará 2; outro apresentará 10. Mas nós teremos as emendas todas. E, aí, nós vamos votando as emendas, o.k.? Cada autor de emenda vem aqui, apresenta a emenda e a justificativa e defende a sua emenda. E a Comissão vota. Porque, em muitos artigos – olhem! –, 80% da estrutura do código não terá discussão; pelo o que eu conheço das propostas, 80% do que está escrito não terá discussão. Eu não tenho discussão no Sipaer, eu não tenho discussão na responsabilidade civil. As coisas básicas, fundamentais, talvez não haja discussão. Então, como se chega à conclusão que não haverá discussão? Porque não apareceu nenhuma emenda sobre aquele tema. Eu acho que é assim que as Casas aqui funcionam e isso acelera o trabalho, põe ordem nos trabalhos, democratiza a discussão e valoriza cada membro da Comissão, que estará com projetos de cabo a rabo. Essa é a minha opinião.

O SR. RICARDO BERNARDI – Eu queria dizer que eu concordo plenamente com a opinião do Geraldo, concordo com a opinião de todos.

O Kerlington está reclamando que a ideia dele não foi colocada, mas eu concordo com a sua ideia da tese, porque, realmente, você tem que ter primeiro estrutura e depois, recheiar. E a estrutura do código é estrutura de títulos. Nós podemos pegar os títulos e começar com os títulos. Os títulos permanecem intactos, a maioria dos capítulos vão permanecer intactos também. Talvez um capítulo se funda com outro, mude a ordem, as seções vão se fundir, vão ser alteradas, vão ser acrescidas novas seções, mas os títulos são aqueles – não é? E, a partir daí, a gente trabalha. Quer dizer, já está quase tudo pronto em relação a isso. É questão de só colocar o que não está. E, artigos em que há duplicidade – mais uma vez –, colocam-se as duas ou três redações para se debater.

É só, em resumo.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Sim.

Inclusive, como eu tinha dito no início, a partir de – acho – uns quatro ou cinco dias, já vamos receber aquela planilha com todas as alterações. Mas, já na outra semana, nós já podemos sentar para montar esse documento fundamental para depois ser encaminhado para cá.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Só um esclarecimento: na realidade, eu entendo que a relatoria vai apresentar uma proposta que é o que a relatoria entende que atende aos requisitos jurídicos, etc.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Sim. Depois vocês fazem a conta.

O SR. RICARDO BERNARDI – É isso aí. Quando eu disse outra redação, eu disse daqueles que discordam e que apresentam alternativas para debater.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Exato.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Uma pergunta...

O SR. GERALDO VIEIRA – Professora, pela ordem!

Eu quero dizer assim: de posse dessa primeira versão, nós não podemos suprimir o direito do membro da Comissão...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Sim.

O SR. GERALDO VIEIRA – ... de apresentar uma proposta. Então, assim: o Ricardo, hoje, tocou num tema hiper importante; o Nogueira também, o Kerlington também; e nós temos que discutir....

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Sim, mas isso já está claro.

O SR. GERALDO VIEIRA – ... toda a parte da aplicação dos princípios do Direito Penal...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Isso.

O SR. GERALDO VIEIRA – ... num processo de sancionamento administrativo, Kerlington.

E assim: eu acho que não é justo, aqui, aos membros da Comissão, feita essa primeira versão, nos limitarmos a examinar ela à luz da sugestão pronta. Não, eu acho que cada um terá a liberdade de propor a sua emenda substitutiva. O Ricardo trabalha numa agência reguladora e, talvez, ele não consiga apresentar uma

proposta até hoje à meia-noite, mas ele terá a chance de fazer a proposta dele lá em cima dessa primeira versão, cuja estrutura nós já decidimos, e que vamos aprimorar esse texto.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Isso. Mas isso já foi colocado e parece-me que já está claro. Não está claro isso?

O SR. GERALDO VIEIRA – A mesma coisa o Nogueira, o Marcus, o Honorato, a lata, ok?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – É, já está claro.

Alguém tinha levantado a mão...

(Tumulto no recinto.)

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Honorato, por gentileza.

O Honorato está na frente!

Gente, por gentileza, o Honorato, pela ordem.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Prezado, Zé, o trabalho de proposição nas últimas semanas é bastante denso, mas, assim, com certeza, agora, a relatoria tem uma dificuldade, um trabalho bastante volumoso, e tudo afunila agora.

E em respeito a esse trabalho, acho que a gente podia propor um tempo para que a relatoria conduza esse processo de decisão pelo texto e tenha um tempo também para se planejar, tendo em vista o volume que vai crescer, ainda hoje...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Ah, sim, nós vamos ter que ter um prazo.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – E tratem bem a Relatora, por favor.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – É isso mesmo, com certeza! A gente precisa desse apoio. É só essa mensagem que eu queria pedir.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Eu proponho dia 21, às 23h59, para a relatoria apresentar um texto para a gente. *(Risos.)*

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – De 2016.

Bom, então, eu tenho a impressão de que a semana que vem vocês receberão... – só um minutinho – ... a planilha toda. Em um mês ou 25 dias, nós ou eu mando para vocês, a relatoria – nós é plural majestático? Não, não é, porque é nós mesmos: nós vamos fazer esse trabalho, mandar para vocês daqui uns 25 dias, para que, então, provavelmente – nós teremos que ter reuniões segundas-feiras e terças-feiras – possamos agilizar esse processo.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA *(Fora do microfone.)* – Após o recebimento, ...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Após o recebimento.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA *(Fora do microfone.)* – ... o que faremos até lá?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Ah, ajudem-me! Ajudem-me!

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – No dia 26, parece que vai haver apresentação da Abag – não é? Acho que já existe algo para ser feito.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Esta era a sua questão também: o que fazer nesse período. Porque esse período que nós vamos trabalhar em cima....

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Caiu não.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – ... vai ser um período que vai ter que se verificar o que a Comissão faz, porque nós vamos ficar mais úteis lá do que aqui.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, não havendo a necessidade de reunião, nós podemos suspender os trabalhos. Não existe a necessidade de – como é que se fala? – vir aqui toda segunda-feira, toda terça-feira. Nós temos essa liberdade. Assim, quando nós precisarmos concentrar os trabalhos em mais dias, podemos fazer isso também.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Porque vamos precisar posteriormente a isso.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Foi por isso que eu perguntei: o que faremos até lá, Professora?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Então, provavelmente, eu acho que nós...

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Eu acho que é nesta linha: se nós temos que aguardar o trabalho da Relatora, e eu não sei se 25 é muito ou pouco, realmente eu não sei, mas seja 25, ou 26, ou 24, que seja o tempo necessário para nós recebermos. E, depois disso, eu entendo que nós vamos ter que fazer a concentração e, talvez, entrar dois..

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Sim, segunda-feira, terça-feira ...

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Como ele falou: até meia-noite. E eu perguntei: “Com pizza aqui”. E eu acho que ele entendeu a outra, mas eu falei: “Não, a pizza mesmo, a comestível.”

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Nogueira, inclusive mudando os dias, porque, se....

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – E, aí, realmente, talvez seja o caso de suspender essa semanal, aguardando, então, esse trabalho.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – A colaboração, exatamente.

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Acho que é por aí, mesmo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Mas olhem só: dia 2 de dezembro já é uma segunda-feira – aliás, 2 de novembro. Então, na semana que vem e, depois, na outra, vocês teriam feriado. Mas nós podemos, também, com antecedência, alternar os dias da Comissão, preferencialmente para uma terça-feira. E fica condicionado à disponibilidade de plenário.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Nós não precisamos, apenas, nos reunir na segunda-feira. Nós podemos nos reunir na terça-feira. Mas isso aí, obviamente, depende apenas da questão de disponibilidade aqui do plenário – temos essa flexibilidade.

Só um pouquinho.

Marcus, por favor! É porque o Marcus tinha uma...

O SR. RICARDO NOGUEIRA DA SILVA – Se você me permite, Marcus, só um segundo.

Eu acho que é nessa linha. O que eu estou só entendendo é que, a partir dessa discussão e do aceite da Relatora de fazer esse trabalho hercúleo nesse prazo de tempo, eu acho que nós vamos ficar um pouco, assim, meio sem ter o que fazer, porque todo mundo vai aguardar essa versão que virá. O que a gente pode fazer é, individualmente, analisar outras propostas para, quando formos verificar o texto proposto, cada um estará com ela sedimentada – a sua posição, a sua postura a ser defendida. E, aí, sim, com a proposta dela na mão, e cada um de nós municiados com aquilo que queremos destacar, aí teremos que entrar na programação de trabalho que o Respício colocou: dois ou três dias, até a meia-noite – eu só inseriria a pizza, a comida.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Ah, isso precisa.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim.

Marcus.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Só alguns pontos: eu acho que está claro o procedimento que foi decidido e que a gente vai seguir – certo? Então, só alguns pontos em relação a isso.

A pauta seria decidida sobre quais artigos que serão debatidos naquela reunião. Acho que seria isso. Frente àquela proposta inicial, a pauta vai ser, naquele dia, debatermos tais artigos.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Isso.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Vai ser sequencial, vai começar do artigo 1º – daí vai começar.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Certo. O.k.

Em relação a isso – e aí como o Honorato colocou –, a gente tem que entregar o texto pronto até 12 de dezembro.

Em relação a...

É 12 de dezembro o prazo, certo? Está correto isso?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Então, em 12 de dezembro, para que a gente possa debater todos os artigos e colocar quaisquer modificações necessárias, a gente teria, aproximadamente, um mês e meio. Seria isso – não é?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Eu pretendo com o grupo de apoio terminar – nós pretendemos – isso até o dia 26 de novembro.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Ah, isto era o que eu ia falar: não vai dar tempo!

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Mas, antes, nós não conseguimos fazer.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Mas, aí, tem que conseguir! Vai ter que conseguir! É justamente, porque a minha proposta é 13 de novembro. Dia 13 é uma sexta-feira. Tem que conseguir, Maria Helena! Aí é que está: sacrifício todo para um lado e, agora, o sacrifício está em cima daí. No dia 13 de novembro – certo?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Hoje é....

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Exatamente. Exatamente.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Ricardo, 13 de novembro nós terminamos isso?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Dia 13 de novembro ...

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Para a segunda-feira, vai ser um mês. E pensando: com duas reuniões por dia, duas reuniões por semana, vai ficar difícil.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Vai ficar difícil.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Vai ser um trabalho... Aí, sim, eu concordo com o Respício: meia-noite vai ser pouco para o que a gente vai ficar aqui.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Se não for 13 de novembro, não dá.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Mas, em 15 dias, não é viável terminarmos.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Tem que ser.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Nós não conseguimos fazer isso em 15 dias.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Tem que ser.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Vai ter que pedir prorrogação. Em 15 dias não consegue, a partir de hoje – não é?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Maria Helena, é igual aquele negócio da Nasa, que são 15 dias para terminar. E, aí, o cara fala: “São 15, não. São 5.”

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Mas, agora, 15 dias...

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Não, não. Não estou falando por 25 dias, não estou debatendo por 25 dias aqui nem 25 dias ali. Estou debatendo para a gente ter um número de semanas depois, ou de dias depois, para nós conseguirmos chegar no dia 12 com o negócio fechado.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Vocês querem um mês para debater e 15 dias para nós consolidarmos? É isso?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Não, não são 15 dias...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Hoje é dia 19 – certo?

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Seria, praticamente, um mês.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Eu iria sugerir dia 9 de novembro, mas eu fiquei com pena de você.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Não, mas não dá!

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Não é?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Dá-me licença, só para eu ver uma coisa.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Ricardo, dá para você vir aqui, um segundinho?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Presidente, outra dúvida. Depois que tiver a proposta e aí, por exemplo, os membros da Comissão apresentam três emendas, cada membro defende a sua, e vota-se direto – não é? Vota-se? Não tem debate, discussão, vai e volta, não – não é?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Não, já seria colocado em deliberação. Se existem três propostas...

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Aí eu apresento a minha, o Carlos Jorge apresenta a dele, o Celso apresenta a dele, e vota-se.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Basicamente, não seria nem uma apresentação, mas já seria uma votação direta. Então; “Aqueles que apoiam ou concordam com a proposta do Antônio Ivaldo? Fulano, cicrano, beltrano.”

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Sem apresentação.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – A proposta que mais teve votação: acabou.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – O.k.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Se estiver 4, 4, 3...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – O voto de minerva vai ser seu?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – É o que fala o Regimento.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Aconselho utilizarmos esses dias vazios para fazermos as oitivas.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Exatamente.

Segundo me confirmaram, eu sou voto de minerva.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Sr. Presidente, só aconselho a gente utilizar os dias vazios para a gente fazer as oitivas que a gente tem agendado, porque são várias.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Como é, Marcus?

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Aconselho utilizarmos os dias vazios, porque existe até a entrega de material, para fazermos as oitivas que estão agendadas e que, na verdade, não são poucas.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, nós faremos as oitivas.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim. Na semana que vem, por exemplo, nós teremos a oitiva das associações. Enquanto isso, os senhores ficam...

Eu acredito que o Vicente deve entregar o material até sábado ou domingo. Aí, então, nós, já, pelo menos, poderemos apresentar, na segunda-feira, as tabelas consolidadas.

O SR. ANTÔNIO IVALDO MACHADO DE ANDRADE – Eu vejo que vai ser de extrema importância a velocidade na hora de se apresentar as propostas. Na votação, alguém já ir anotando: “Ah, ganhou a proposta ‘a’. Próximo item.”

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eu já vou, inclusive, agora...

Cícero, por favor.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eu só vou conversar, agora, aqui com o Cícero, rapidamente.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, não é preciso voltar para o lugar, não.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira. *Fazendo soar a campainha.*) – Eu só quero dizer que...

Senhores, para que nós possamos conversar aqui e termos maior liberdade de manobra, assim, para finalizar a reunião, coloco em votação as atas da 8ª e da 10ª Reuniões. Aqueles que as aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovadas.

E nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos e declaro encerrada a reunião, convidando para a próxima, a ser realizada amanhã, dia 20 de outubro, às 10h.

Assim, então, todos, por favor, têm liberdade para conversar e para tratar.

(Iniciada às 10 horas e 52 minutos, suspensa às 12 horas e 23 minutos e reaberta às 14 horas e 39 minutos, a reunião é encerrada às 18 horas e 2 minutos.)

Comissão de Especialistas com a finalidade de apresentar anteprojeto de reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.**ATA DA 15ª REUNIÃO**

Ata Circunstanciada da 15ª Reunião, realizada em 20 de outubro de 2015, às 10 horas e 17 minutos, no Plenário nº 13 da Ala Senador Alexandre Costa do Senado Federal, sob a presidência do **Sr. Georges de Moura Ferreira** e com a presença dos membros: **Donizeti de Andrade, Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Dorieldo Luiz dos Prazeres, Antônio Ivaldo Machado de Andrade, Celso Faria de Souza, Tércio Ivan de Barros, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Saggiaro Glanzmann, Ricardo Bisinotto Catanant, Roberto José Silveira Honorato, Cláudio Jorge Pinto Alves, Geraldo Ribeiro Vieira, Enio Paes de Oliveira, Ricardo Nogueira da Silva, Fernando Silva Alves de Camargo, Ricardo Bernardi, Carlos Ebner e Marcus Vinícius Ramalho de Oliveira.** Deixaram de comparecer os membros: **Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Thiago Pereira Pedroso e José Adriano Castanho Ferreira.** Na oportunidade, ocorreram debates sobre a formação do Relatório da Comissão e políticas de tarifas, com a participação dos consultores legislativos Cícero Crispim e Tiago Ivo. Em seguida, foi realizada Audiência Pública com a presença dos seguintes convidados: José Barreto de Andrade Neto e Viviane Franco Moser, representantes da Agência Nacional de Aviação Civil – Anac; Elismar Gonçalves Lopes e Clayton Resende de Faria, representantes da Infraero; e José Carlos Arelhano Pontes, representante do Departamento de Controle do Espaço Aéreo – Decea. A reunião foi suspensa às 12h07 e retomada às 14h18. Após aprovação, a presente Ata será publicada juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

(Texto com revisão.)

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Pessoal, bom dia a todos.

Eu estou sendo um pouco apátrida, porque eu considero desrespeitoso aquele procedimento de chegar com 30 minutos de atraso como praxe. Eu gosto de privilegiar os pontuais.

Havendo um quinto dos membros da Comissão, nós já podemos discutir assuntos pendentes. A Relatora tem algumas palavras que gostaria de expor para vocês. E outros assuntos de ontem, também, se vocês quiserem falar aqui, eu vou abrir para isso.

Deixem-me dar início regimentalmente.

Vinte de outubro.

Havendo número regimental, declaro aberta a 15ª Reunião da Comissão de Especialistas destinada a apresentar anteprojeto de reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Informo que esta reunião será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. Por isso, as pessoas que tenham interesse em participar com comentários ou perguntas podem fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, e do Alô Senado, através do número 0800-612211.

Conforme convocação, a primeira parte desta reunião destina-se à continuação dos assuntos pendentes da reunião de ontem. A segunda parte, que ocorrerá a partir das 14 horas, consistirá na realização de audiência pública com representantes da Anac, Infraero e Decea.

Bom, inicialmente eu passo a palavra à Relatora para que ela possa expor algumas palavras que ela tinha interesse. Em seguida, eu retorno a palavra para os demais membros da Comissão, para que nós possamos dar continuidade aos assuntos pendentes de ontem.

Relatora.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Pois não. Prezados membros da Comissão, bom dia.

Então, reiterando o que foi ontem confirmado aqui no nosso grupo de trabalho, nós estaremos recebendo essas colaborações que começaram ontem *de lege ferenda*, hoje vão ficar *de lege lata*, até hoje na parte da tarde. Posteriormente essas sugestões serão encaminhadas para a consolidação naquela nossa tabela número seis. Naquela tabela nós já temos uma outra coluna para a parte jurídica – isso daí nós não vamos mudar a metodologia –, para sugestões do grupo jurídico, naquela última tabela. E, posteriormente, a partir da semana que vem – com o apoio do grupo jurídico aqui da Comissão e de alguns colaboradores externos – nós vamos começar a fazer uma consolidação. Vamos mandar um primeiro *draft*, posteriormente, para ser analisado pela Comissão, que poderá fazer propostas de emenda aos artigos com eventual divergência de interpretação.

Então o que nós pretendemos é entregar essa planilha consolidada até, no máximo, domingo ou segunda próxima, para que, na próxima terça-feira, nós já possamos começar a fazer esse trabalho de codificação.

Se alguém tiver alguma dúvida, enfim, algum questionamento, pode entrar em contato aqui com a Mesa ou comigo para que nós possamos esclarecer mais em detalhes de como será feito aqui o nosso trabalho.

Então está aberto. Se alguém tiver alguma pergunta a fazer...

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Pronto. Transfiro a palavra aos demais membros quanto aos assuntos pendentes da reunião de ontem. Eu sei que ontem nós tivemos uma discussão acalorada. O Prof. Respício até sugeriu que nós tivéssemos um avanço na hora. Estávamos discutindo diversos assuntos, mas também creio que, se os demais membros também tiverem mais pendências, agora é o momento. Uma pena que nós não temos aqui um número grande para discussões.

Passo a palavra aos demais membros. *(Pausa.)*

Brigadeiro, tem a palavra.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Obrigado.

Bom dia a todos.

Com relação àquela apresentação que nós tivemos ontem, do Geraldo, eu tinha alguns pontos ali, algumas correções que eu achei que foram... Ele cita algumas coisas da “autoridade aeronáutica” quando, na verdade, deveria ser “autoridade de aviação civil”. Eu não mandei para vocês as correções porque estava em um documento do *Word* diferente daquele nosso padrão, mas eu acho que é coisa que dá, durante a revisão, para fazer, ver essas pequenas incorreções que a gente nota aí em alguns artigos.

Eu queria só saber a impressão da Relatora com relação a isso, se a gente vai poder fazer essas alterações.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Sim, sim, sim. Porque são fundamentais. Nós vamos ter hoje o dia todo para que possamos receber, inclusive, o material da Anac também, que são colaborações fundamentais.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – E a minha outra dúvida é que houve várias propostas que envolvem aspectos legais, e a gente tinha que ver, porque nós temos o processo de votação aqui e temos o processo de análise legal da coisa. Como é que vamos tratar isso? Vamos fazer um relatório da Comissão com as eventuais incorreções legais, depois, acreditando que o Senado vai corrigir em uma comissão de Constituição e justiça? Ou já vamos apontar essas dúvidas legais que nós eventualmente tenhamos ao longo do processo daqui para frente?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Sim, o que nós pretendemos é que realmente já sejam enviadas essas correções, essas pequenas correções que nós vamos ter – algumas grandes, inclusive; isso já vai poder ser inserido naquela coluna de propostas e sugestões do grupo jurídico – a partir da planilha seis. Depois, isso aí nós vamos discutir aqui com toda a Comissão, como vai ser essa nossa metodologia, para eventuais adaptações, correções ou ajustes que nós vamos ter que fazer.

Agora o que eu pretendo, como Relatora, é encaminhar o *draft*, ou a primeira proposta de texto, com o maior número possível de correções e ajustes feitos à luz da posição da Comissão. Então é isso que eu pretendo.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Aqui eu tenho o Cícero Crispim, que é Consultor do Senado, tem experiência em aviação. E nós temos o Tiago Ivo. Creio que todos se lembram de que, no início da Comissão, ele esteve aqui e nos orientou quanto aos trabalhos. Quanto a essas dúvidas que o Brigadeiro tem e outros, demais membros, possam ter, eu os convidei aqui, porque, se for o caso também, se acharem necessário algum esclarecimento, é só pedir a palavra. Eles participaram de comissões anteriores. Com isso, têm uma orientação ótima para nos dar, se for o caso.

Com a palavra o Consultor Tiago Ivo.

O SR. TIAGO IVO ODON – Bom dia.

É um prazer estar aqui de volta. Eu estive aqui nos primeiros momentos desta Comissão, tratando de forma panorâmica de várias sugestões sobre procedimento, com base na Comissão de Reforma do Código Penal, da qual eu participei em 2012, salvo engano – tem um tempinho, nós estamos em 2015 já; o tempo voa. Em 2012, eu participei da Comissão de Reforma do Código Penal. Então eu vim aqui e trouxe algumas sugestões acerca do que aconteceu lá, compartilhei a experiência com os senhores.

Eu não sei exatamente quais são as dúvidas, específicas e pontuais, em relação ao andamento dos trabalhos aqui, mas eu estou à disposição. Se quiserem que eu fale alguma coisa sobre como aconteceu lá, para tirar alguma dúvida, se houver algum ponto específico, pontual, que eu possa explorar...

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Com a palavra o Brigadeiro.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Bom, o primeiro ponto é com relação à metodologia, que a gente discutiu ontem. Eu vou ver se... Por favor, se eu cometer alguma incorreção na descrição da metodologia, os demais colegas me corrijam.

Chegamos à conclusão de que as pessoas já passaram pelos artigos do código, fizeram suas sugestões e estamos congelando as sugestões a partir da meia-noite de ontem. A relatoria vai preparar então, a partir daí,

além de uma planilha com todas as sugestões, em seguida, ela vai nos proporcionar um código em que ela vai selecionar, entre as sugestões, junto com outros juristas, qual seria um arcabouço completo do que seria a nossa nova proposta de código. A partir dessa proposta faríamos duas coisas. Uma coisa que eu acho que entendi, que a gente já fez ontem, foi com relação à estrutura, que a gente vai seguir a estrutura do código atual. E, a partir daí, iríamos fazer uma passagem artigo a artigo sem direito a voltar. Então a ideia é, para não ficar com uma discussão interminável, passar artigo a artigo para poder ter uma visão fechada do código.

Nessa passagem artigo a artigo, o que ficou ajustado foi que as pessoas poderiam fazer propostas de substitutivo. O pedido é que sempre fosse feito por escrito, para facilitar o trabalho da relatoria e evitar aquela história de ideias jogadas no ar para depois serem colocadas no papel. Então, quem tiver alguma sugestão que a faça de forma concreta.

Então, faz-se a proposta de substitutivo; temos a proposta da relatoria – qualquer uma outra proposta que esteja naquela planilha pode ser considerada também – e aí vamos fazer uma votação sobre qual artigo vai ficar.

Então, em curtas palavras, a metodologia que eu entendi que a gente acordou ontem foi essa. Eu queria saber se está de acordo com a metodologia de vocês, se vocês têm alguma coisa a acrescentar, uma experiência prévia de como lidar com essa revisão quase final do código. Como fazer isso?

Obrigado.

O SR. TIAGO IVO ODON – Bom, na Comissão do Código Penal, nós adotamos um caminho mais informal e mais fluido. Como foi feito lá? Nós dividimos os assuntos em sub-relatorias, subcomissões, grupos menores, tematicamente. Dentro desses grupos menores, dentro do tema, as pessoas fizeram as propostas de alteração ao código. O sub-relator consolidava aquilo, centralizava aquelas propostas dentro daquelas áreas temáticas e levava para o relator geral da comissão. Então, o relator geral recebia aquilo como proposta dele – obviamente os sub-relatores são auxiliares. E os sub-relatores apresentavam a proposta: “Olha, a subcomissão decidiu isso aqui, a alteração é essa”, e encaminhava para o relator. O relator expunha aquilo para a comissão, para os outros terem conhecimento daquilo, do que aquela subcomissão apresentou. Nessa proposta de apresentação, o relator apresentava suas críticas ou o seu “de acordo” com aquela proposta das sub-relatorias: “Olha, a sub-relatoria apresentou tal coisa, a proposta é essa, eu particularmente sou contra por causa disso, disso e disso, mas coloco para vocês”.

Como é que a coisa andou? A discussão era muito fluida. Os membros da comissão, pontualmente, levantavam a mão: “Olha, eu não concordo com essa redação, sugiro substituir a palavra x pela palavra y. Aí, de maneira informal, dinâmica e natural, a discussão afluía, as pessoas discutiam e acabavam, 99% das vezes, chegando a um consenso, sem precisar ficar redigindo emenda, subemenda, nada. As pessoas aqui, no calor da discussão, chegavam ao final: “Qual é a redação final do artigo?”. “É essa”. E chegava o secretário e redigia: “Ficou assim”. Aí jogava lá na tela. “Todo mundo de acordo?”. “De acordo”.

Raramente chegamos a ter uma votação nominal em relação a disputa, em relação à redação de algum artigo. Aconteceu algumas vezes. Em temas mais polêmicos chegaram a ter duas redações concorrentes e decididas no voto final. Contava-se: “Quantos aqui?”. E chegavam e decidiam. Mas isso raramente aconteceu. A coisa era bem fluida, a discussão afluía: “Não, eu prefiro tal redação”. Não chegamos a esse ponto de precisar, a cada proposta autônoma de alteração de artigo, alguém apresentar uma emendazinha, uma subemendazinha, e ficar aquele conjunto e aquele universo de emendas sendo colocadas. Acabam perdendo um pouco o foco. Talvez, se vocês puderem fazer uma coisa mais informal, deixar a discussão fluir, os dispositivos vão acabar surgindo, a redação final vai acabar surgindo espontaneamente.

O SR. CARLOS EBNER – Só para comentar...

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Sabe, o problema... Desculpe eu cortar. Nós estamos pensando aqui. Primeiro, agradeço realmente essa orientação.

A única diferença é que a atipicidade desta Comissão é muito grande, a especificidade. E foi muito diferente do movimento na área de uma revisão do Código Penal, porque lá eram, fundamentalmente, juristas da área, ou advogados, ou pessoas com formação jurídica. Aqui é uma comissão integrada, de uma forma majoritária, por técnicos não da área jurídica. E foram eles que encaminharam, fundamentalmente, as alterações, tirando alguns dispositivos de capítulos específicos. Então nós não partimos de discussões puras, técnicas, jurídicas – entende? –, mas de posições fáticas, encaminhadas para que tenham uma roupagem jurídica, para depois serem votadas. Então, foi uma atipicidade o caminho desta aqui. E até que nós estamos chegando a um termo que também nós nem imaginávamos, com praticamente quase 80% de propostas de alteração do código! Mas foi muito uma iniciativa da parte técnica.

Então foi muito diferente, muito atípico esse movimento. E a terminologia jurídica é uma, e a terminologia usada pelos técnicos da área de engenharia ou de transporte aéreo é um outro tipo de terminologia. Então a nossa dificuldade foi até partir de consenso sobre conceitos, o que significa um conceito para cada área. E nós

tivemos que fazer uma interface muito grande. Foi uma atipicidade. Então houve essa necessidade de toda essa cristalização, codificação tanto para que a área jurídica pudesse entender o conteúdo do discurso do técnico, e não da área jurídica, quanto e para que os técnicos, não da área jurídica, pudessem entender o nosso discurso.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Passo a palavra ao Carlos Ebner, da lata.

O SR. CARLOS EBNER – Eu só queria fazer um comentário. No meu entender, e eu acho que no de todos, sobre a maioria dos tópicos que nós vamos apresentar depois não vai haver grandes discussões, não haverá em todos os tópicos. Todos eles estarão sujeitos a que se faça um substitutivo, uma emenda, mas, pelo que nós vimos aqui, a maioria deles vai correr normalmente, sem nenhum outro ponto. Como você colocou, alguns itens talvez requeiram uma votação, uma discussão maior, mas eu não acredito que tenhamos grandes discussões.

Eu só queria entender um pouquinho, já que você comentou, a sub-relatoria. Ela seria o quê? Por tópicos específicos? Ela trazia o assunto? Ou era genérica, sobre todo o Código Penal? Funcionava como?

O SR. TIAGO IVO ODON – Na nossa realidade lá, nós dividimos o Código em três assuntos-chave. Na época foi: parte geral, parte especial e legislação extravagante. E criamos três subcomissões. Na Comissão Geral, eram 15; ficaram 5 em uma, 5 em outra, 5 em outra. Eram 3 subcomissões com 5 integrantes cada uma. Cada uma delas indicou um sub-relator para centralizar os trabalhos, as propostas. Então, cada membrozinho desses oferecia suas propostas: “Alteração tal, vou votar dos artigos tal e tal”. O outro dizia: “Vou ficar de tal a tal”. A subcomissão ficava dentro do seu tema, não podia sair dali e o sub-relator centralizava todas as propostas de alteração. Com todo o trabalho feito, o sub-relator apresentava a proposta para o relator da comissão, que assumia aquilo como proposta dele. Claro: os sub-relatores são auxiliares, eles não são relatores formais, são informais. Então, o relator das três subcomissões assumia as propostas e as apresentava para o grupo todo em reuniões plenárias como esta. Apresentava: “A proposta é esta”, com o direito do grupo de contra-argumentar, criticar, e o próprio relator também. De repente, na visão dele, o que uma subcomissão propôs não era o ideal, na visão, na especialidade dele. Ele também criticava e colocava aquilo na reunião plenária para todos.

Então, a coisa funcionou assim. As discussões foram feitas assim, artigo por artigo, como vocês estão fazendo. Foram feitas artigo por artigo. Mas foi muito rápido porque eram especialistas. As pessoas respeitavam a opinião dos grupos temáticos e a coisa ia fluindo.

O SR. RICARDO BERNARDI – A minha pergunta é muito rápida. Só tenho uma pergunta. É muito rápida. Quanto tempo? Qual foi a duração da Comissão de Reforma do Código Penal?

O SR. TIAGO IVO ODON – Foram seis meses.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Com a palavra o Professor Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Vou levantar aqui o que eu e alguns outros levantaram lá no início também, quando estávamos começando a Comissão, Tiago.

Vou falar de transportes como um todo. Não vou nem falar do aéreo, porque o transporte aéreo é uma parte da aviação civil. Estamos falando da aviação civil como um todo. Então, estamos falando da fabricação de peças, do treinamento de tripulantes, da certificação de aeronaves e tudo o mais.

Qualquer área de transportes é multidisciplinar e pluridisciplinar. Já aí nós temos uma complexidade bastante grande que poucos outros setores têm. Não estou dizendo que o Direito Penal não é pluridisciplinar nem multidisciplinar, muito menos que não é complexo. É. Mas tenho certeza absoluta de que o cidadão comum, na área em que lhe afeta diretamente, não tem ânsia de colaborar. E até mesmo nas associações, nos sindicatos não têm a ânsia de colaborar exatamente porque o grau de multidisciplinaridade da parte penal é extrema, extrema, extremamente menor do que essa daqui. Então, a nossa complexidade, a nossa especialidade é sermos diferentes.

Se nós estamos falando de certificação de aeronaves, isso tem um impacto monumental no sentido econômico, no sentido financeiro, no treinamento. Então, você começa a entrar em áreas diferentes, especificamente. Ah, mas é o impacto indireto! Não, o impacto é direto; é direto. Então, tivemos aqui uma dificuldade muito grande de amalgamar essa complexidade.

O Ebner colocou, foi colocado ontem aqui, que, na maioria, na parte técnica, não vai haver muita discussão, mas quando entrarmos nessa complexidade multidisciplinar o pau vai quebrar aqui, no melhor sentido da palavra. São esses os momentos em que se vai ter uma grande dificuldade de se inicializar sistemicamente, pesar e tudo o mais. Vai ser a mesma dificuldade que os Senadores terão, a mesma dificuldade que a Câmara terá. Eles têm isso até hoje. Exemplo: o famoso assunto do capital estrangeiro. O Congresso discute o capital estrangeiro desde que me entendo por gente e não chegou a conclusão alguma até agora.

Esta comissão pode propor alguma coisa? Pode. Vai propor, inclusive, mas depois vai ser reanalisado, repensado pelos Senadores, reanalisado, repensado pelos Deputados. E volta para cá e volta para lá. A Presidente pode falar: “não”, não é?

Então, voltando um pouco à complexidade, talvez esses temas que são afetos diretamente à parte econômica...

Ontem nós estávamos discutindo aqui as oportunidades, um leque enorme de oportunidades para dar mais fluidez ao setor. Um relacionamento mais direto entre o cliente e o prestador de serviço aéreo, por exemplo, afeta diretamente os dois lados: o lado do consumidor e o lado do prestador de serviços. A discussão foi bastante acalorada. Saiu no *site* do Senado.

Então, talvez a nossa grande interrogação seja exatamente nesses momentos de dúvida. E se a Comissão não chegar a uma votação, ser der empate, por exemplo? Não sei se o número é ímpar ou par, não importa. São os presentes. Olha, doze falaram que “sim” e doze falaram que “não”. E aí? De quem é o voto de Minerva? É da Presidência? Não sei o que está escrito no regimento. Ou então se faz uma observação: na votação desse item tal, devido aos impactos econômicos e financeiros para a sociedade, etc., de acordo com o estudo etc., etc., etc., doze falaram “sim”, doze falaram “não”, a Presidência, a Mesa fala que será assim, sugere à Presidência do Senado que vai ser assim. É assim que funciona?

O SR. TIAGO IVO ODON – Nós tivemos algo parecido.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) – Antes de passar a palavra, gostaria só de registrar a presença de Renato Candemil, Advogado do Sindicato Nacional dos Aeronautas, e do Comandante Mario Sergio Amato Junior, da Associação dos Aeronautas. Vocês são bem-vindos! Fiquem à vontade para assistir aos debates. Agradeço a presença.

Com a palavra, o Tiago Ivo.

O SR. TIAGO IVO ODON – Tivemos algo parecido na Comissão do Código Penal. Houve embates calorosos e dois posicionamentos claramente contrários, de um lado e de outro. Decidiu-se, ao final, não mexer no texto. Um pedaço do Código ficou *ipsis litteris*, como está hoje em vigor. Não mexer no texto é uma alternativa. Há muito embate em relação a um tema específico, a um conjunto de artigos específicos? Deixa como está, não mexe, passa para a frente. A gente fez isso. Agora, estou vendo que a realidade dos senhores é totalmente diferente, díspar do que a gente teve lá. Era um conjunto técnico de juristas que já sabia exatamente o que tinha de fazer.

Uma sugestão que eu poderia dar, não sei se será de alguma valia, é que, devido à complexidade, sempre pego a lição do Descartes: simplifique. Peguem a redação mais simples possível e se perguntem: isso aqui tem de estar no código? Esse tipo de detalhamento vale colocar, redigir como lei? Ou deixamos que o mercado regule? O que precisa estar dentro do código? Alguns assuntos, alguns acontecimentos técnicos têm de estar incorporados ao artigo ou vamos redigir uma coisa bem genérica e deixar que o mercado regule, deixar que a autoridade competente regulamente depois e entre em especificidades? Um código, em tese, a rigor, teoricamente, é um conjunto de princípios, de artigos gerais, de dispositivos gerais. Não se recomenda, na teoria, que se entre em muitos detalhes em um código. Então, muita coisa pode ficar para a legislação ordinária, para a regulamentação etc. Então, a primeira reflexão que os senhores têm de fazer é: vale a pena colocar tal assunto no código ou não? Tentar entrar determinado nível de detalhamento no código ou não? Então, é uma saída.

Estava conversando com a Mesa antes. Quando chegar na Comissão de Senadores, tudo o que há em tramitação na Casa sobre o assunto vai ser apensado à proposta de vocês aqui. Então, é possível chegar à conclusão: vamos fazer um código mais enxuto? E apresentar ideias para projetos de lei ordinária paralelamente. Senadores podem fazer isso e propor fora da Comissão. Porque na Comissão de Senadores, ao final, tudo vai ser apensado e tudo vai ser discutido conjuntamente. Então, há várias saídas que podem ser tomadas.

E apresentar ideias para projetos de lei ordinária, paralelamente. Os Senadores podem fazer isso e propor fora da Comissão, porque na Comissão de Senadores final tudo vai ser apensado e tudo vai ser discutido conjuntamente. Então, há várias saídas que podem ser tomadas.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) – Também comungo dessa ideia de nós termos um código geral, até porque, mesmo na aviação, antes do Código Brasileiro de Aeronáutica, nós já tínhamos leis específicas. Vejam, por exemplo, o caso dos aeronautas, o Código os trata de uma maneira bem geral, mas há a Lei dos Aeronautas que os trata de forma específica, o assunto ficou específico. Um caso que também, ontem, nós estávamos discutindo e que provavelmente deve sofrer impactos na outra lei é o do Código de Defesa do Consumidor, que é uma lei geral. O Código Brasileiro de Aeronáutica trata de forma específica direitos do consumidor. Então, vai ter que ser discutida essa interface entre os dois: um deve ser definido como lei geral; o outro, como lei específica. Já há isso na aviação.

Particularmente, não vejo problemas em, para um assunto que, no decorrer dos últimos 30 anos, tenha se tornado complexo, tenha requerido definições específicas, tratamento específico, propor, também, projetos de lei ordinária. Acho que se pode, inclusive, tramitar duas propostas ou mais. O Código Brasileiro de Aeronáutica

está aqui. É um código rechonchudo, cheio. Se não quiserem o Código dessa forma, por exemplo, dois projetos de lei sobre tal assunto, isso também é possível. Se for o caso de fazer, a Comissão pode fazer isso também.

Passo a palavra à Relatora.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Só reiterando a pergunta do Respício, em caso de não solução da divergência em relação a um dispositivo específico, como isso deverá ser encaminhado?

O SR. TIAGO IVO ODON – No voto?

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Se tivermos um empate, a Mesa vai ter de decidir? É o Relator que terá de decidir?

O SR. TIAGO IVO ODON – O Relator tem a palavra final.

Agora, recomendo, se realmente chegar a um ponto em que aquela solução proposta pela relatoria não seja representativa do conjunto, se realmente houver uma divisão bem estabelecida, deixar o que está em vigor, não mexer naquele aspecto especificamente. Foi o que fizemos na outra Comissão, mas não sei se é possível, no caso.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Em não sendo possível, também, deixar como está?

O SR. TIAGO IVO ODON – Então, prevalece a proposta da relatoria. Cada membro tem, também, a possibilidade de redigir um voto em separado. Não concordo por causa disso e disso, para ser analisado, depois, pela Comissão de Senadores. Tudo isso vai ser retomado por uma Comissão de Senadores.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) – Mais algum membro tem algum comentário?

O SR. TIAGO IVO ODON – Estou falando mais para a questão de mérito. Para a questão da formalidade, voto a voto, o Presidente desempata, se precisarmos chegar a um ponto desse. Minha preocupação é mais em relação à legitimidade do texto em si, à substância do texto. Então, seria importante o Relator dar a palavra final. É claro que, se tivermos 12x12, 13x12, o Presidente pode desempatar, mas em relação à representatividade do texto, à substância do texto, o Relator tem a direção na mão. Então, se não for possível deixar como estar o texto atualmente em vigor, acho que caberia ao Relator tomar a dianteira e fazer a proposta final.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) – Passo a palavra aos demais membros.

Celso, e a proposta dos Vants?

O SR. CELSO FARIA DE SOUZA – Sobre os Vants, encaminhei para a Relatora, esta madrugada, uma proposta, mas não tenho nada a comentar sobre o rito que está sendo definido.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) – Eu não olhei os *e-mails* de manhã cedo, mas creio que você mandou só para ela, não é? Então, estou mais tranquilo.

E a proposta de tarifas, Catanant, que, ontem, foi acalorada?

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – É verdade. Não consegui, infelizmente, fechar um texto. Achei prudente, antes de mandar alguma proposta, conversar, aproximar-me do Decea, porque têm dispositivos ali que tocam ao comando, da Infraero também e, eventualmente, da Associação de Aeroportos Concedidos. Até ponderei, no texto que mandei para a Srª Relatora, se, em se tratando de legislação esparsa – e não do texto principal do código que fechamos à meia-noite de ontem –, não haveria a possibilidade de, em mais alguns dias, podermos apresentar essa proposta aqui e de ela entrar como um dispositivo final do texto de reforma, da proposta de reforma do CBA, uma revogação, uma inclusão de dispositivos no texto do CBA para poder alterar ou revogar a Lei nº 6.009. Então, se houver tempo e disposição da Comissão, poderíamos pensar.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) – Relatora.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Qual é o tempo e a disposição?

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Acredito que, até o fim desta semana, conseguiríamos.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Acredito não. Sim ou não? Tempo específico. No final de semana?

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Muito tempo. Até sexta-feira.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Temos de já consolidar para começarmos o trabalho do jurídico.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Eu já tenho uma análise feita dos dispositivos que nos tocam, mas, como não fiz o contato com o Decea, não poderia me comprometer com prazo, porque dependerei de uma aproximação e de uma conversa com o Decea, com a Infraero. Já começamos a conversar. O Tércio está ao meu lado. Me deem até o fim desta reunião para conversarmos sobre o prazo.

A SRª MARIA HELENA FONSECA DE SOUZA ROLIM – Exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) – Catanant, hoje eu peguei você para Cristo. Desculpa!

Nesse tema de tarifas, aliás, tudo que diz respeito a temas econômicos é um assunto acalorado. Eu considero de grande importância porque é um assunto que afeta a todos aqui, operadores, clientes dos serviços,

prestadores de serviço. E o que nós temos? Por exemplo, nos Estados Unidos, a FAA trata desse assunto no âmbito das normas e, até o momento, tem sido bem sucedida.

O que eu gostaria, Catanant, é que você fizesse uma exposição, já que, até o momento, nenhum membro pediu a palavra, para esclarecer. Ontem, começamos a entrar nesse assunto, mas houve discussões acaloradas e o assunto passou, mas é de grande importância.

Hoje, nós temos uma lei e um decreto que tratam de tarifas. Temos as tarifas aeroportuárias, que hoje são seis, se não me engano, e temos três tarifas aeronáuticas, que são cobradas pelo Decea. Imaginemos que, amanhã, a Lei nº 6009, de 1973, e, juntamente com ela, aquele decreto regulamentador venham a ser revogados – uma suposição. Como correria o processo para termos uma norma nova? Obviamente, creio que o Decea, o Comando da Aeronáutica editaria uma nova norma no nível hierárquico deles, tratando das tarifas deles. A Agência emitiria uma norma nova tratando disso. Mas eu gostaria que você falasse sobre o processo. Como ocorreriam as fases, a consulta pública, a audiência pública? Como dar-se-ia isso tudo?

Peço isso para ficar mais claro para que a Comissão entenda e, se for o caso de apresentar uma proposta dessa, até para que as pessoas estejam municiadas de mais conhecimentos.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Sobre os efeitos práticos e os diferentes tipos de regulação, enfim, os problemas que a Lei nº 6009 e o Decreto nº 89.121 trazem, julgo que seja bastante proveitoso utilizar a fala dos dois representantes da Anac que vêm hoje à tarde. Eles têm bastante autoridade para falar, com um conhecimento ainda melhor do que o meu sobre o assunto.

Mas o que nós pensamos sobre a questão, sobre o trâmite? Dar um prazo de *vacatio legis* bastante longo. Vamos supor que façamos uma revogação da maior parte dos dispositivos da Lei nº 6009, que mantenhamos alguns outros que tratam da destinação das tarifas para o FNAC que foram incluídos na Lei nº 6009, inclusive, por conta da lei de criação da Anac. Ela ali incluiu um dispositivo que trata da destinação dessas tarifas aeroportuárias. Eu não me arrisco a falar sobre a parte das tarifas aeronáuticas.

Então, nós revogaríamos ou alteraríamos parte substancial dessa lei e daríamos um prazo de um ano para que a Anac... Restaria mantido aí esse prazo de um ano, dois anos de *vacatio legis* no limite, para que houvesse maior segurança e maior estabilidade na transição desses dois modelos de tarifas fixadas, tarifas aeroportuárias e aeronáuticas, os tipos tarifários fixados por lei, e para que a Anac pudesse, então, nesse período de um, dois anos, paulatinamente, submeter a processos de audiência pública, com todo o rito, toda a processualística; eventualmente, focar em aeroportos de maior importância, em que haja maior necessidade, enfim, em que já haja indicativos de possíveis falhas de mercado, e a gente devesse manter ou pensar em priorizar uma regulação tarifária para esses dados aeroportos. Poderia ser por aeroportos, enfim, por cortes, números de movimento, enfim, é isso. Deverá ainda haver estudos para determinar em que direção seguir, mas eu acredito que trabalhar nesse prazo de *vacatio legis* e utilizar os processos de consulta e audiência pública da agência, para que fosse feita a substituição paulatina, seria o melhor modelo, e não haveria grandes riscos à segurança jurídica e à estabilidade no setor.

Não sei se respondi a sua pergunta.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) – Respondeu, mas eu gostaria de ouvir mais.

Ontem nós discutimos aqui um assunto que também não foi esgotado e que tem relação direta com o modelo tarifário vigente, que é o uso de uma infraestrutura escassa, a priorização de segmentos da aviação ou não, a preterição de determinados segmentos.

Eu gostaria de ouvir a sua opinião sobre como um modelo tarifário impacta, positiva ou negativamente, esse uso da infraestrutura aeroportuária e peço, se possível, que fale de eventuais vantagens que haveria em termos uma regulação normativa em vez de uma regulação por pleito. Creio que esse é um ponto muito importante a elucidar para a Comissão.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Muito bem. Dentro das minhas limitações, eu vou tentar ilustrar aqui alguns problemas, mas repito que é importante trazer de novo, na parte da tarde, essa discussão, que acho bastante proveitosa.

Fixar os tipos tarifários na lei engessa todo e qualquer tipo de regulação, das mais modernas regulações que se verificam mundo afora para a exploração aeroportuária. Cheguei a mencionar ontem, por exemplo, o caso da Inglaterra, em que a regra é não haver regulação tarifária. Os aeroportos, dentro do seu modelo de negócio, precificam conforme sua estratégia negocial, localização, atração de tráfego e de serviços que eles queiram para aquela localidade, em atendimento à demanda, em primeiro lugar, dos passageiros que se originam e se destinam àquela localidade. A regra, portanto, é não haver qualquer tipo de regulação. E o regulador, quando verifique uma falha de mercado qualquer e proceda a qualquer regulação, tem que se explicar, com frequência predeterminada, sobre a necessidade de continuar a haver a regulação tarifária sobre aquele

dado aeroporto. Excetuo, mais uma vez, porque desconheço, por absoluto, a questão da regulação das tarifas aeronáuticas. Não sei nem como funciona para aquele modelo.

Um dos problemas que eu poderia ilustrar que a nossa legislação – a Lei nº 6009, o Decreto nº 89121 – traz é, em primeiro lugar, uma série de isenções que estão cravadas em lei e de que não sabemos a necessidade. Enfim, isso gera grande ônus para o operador aeroportuário, que não é remunerado e movimenta um número expressivo de carga que invoca essas isenções, essas gratuidades, e não remunera, em absoluto, o aeroporto.

Isso não significa que, com a revogação, não devesse haver esse tipo de isenção, mas que elas fossem, no mínimo, repensadas e houvesse uma redefinição das políticas públicas aplicadas a essas isenções.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Você está sugerindo, então, que o ideal seria que tivéssemos uma lei com princípios orientando esse estabelecimento ou extinção de tarifas, mas que a política tarifária é um evento dinâmico, porque com o tempo você pode precisar de fazer ajustes...

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Sem dúvida.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – ... e fazer esses ajustes em lei fica mais difícil e moroso e custoso do que fazê-los em ritmo de norma.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Sem dúvida. Só para exemplificar, um problema que se verifica hoje para a aviação geral – embora o Nogueira não esteja aqui para me ajudar no argumento – é que as taxas de permanência pagas hoje para estacionamento de aeronaves...

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Nós temos o Enio. O Enio pode falar – não pode, Enio? – em caso de réplica.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – O Enio me socorre aqui, então, se eu estiver falando alguma impropriedade.

Na aviação geral nos aeroportos, paga-se a taxa de pouso e permanência. E essa taxa de permanência varia em função de se estacionar; de se deixar a aeronave em área de estacionamento ou em área de estadia. Isso gera uma série de dificuldades para o operador de aeródromo. A lei garante a franquia de três horas para o operador. Então, para o operador aeroportuário fazer o pátio girar, muitas vezes, predeterminar e alocar áreas para estacionamento, chegamos a fazer alguns cálculos em que, eventualmente, para se deixar uma aeronave estacionada por um dado período, chega a ser o mesmo preço de se deixar o carro estacionado no estacionamento do aeroporto. Então, remunera-se muito mal, a gente acredita, o aeroporto.

Fomos procurados já diversas vezes por aeródromos concedidos pelos Estados. Enfim, eu me recordo de que o aeródromo de Angra dos Reis era um dos casos que estava com esse problema de áreas de estacionamento em pouso, áreas de estadia ou pátio de manobras, e eles reclamavam que os operadores queriam utilizar aquela área em frente ao terminal e queriam remunerá-los, enfim, não como pátio de manobras, mas como estacionamento em área remota.

Enfim, acho que o pessoal que vem na parte da tarde pode trazer uma série de outros exemplos que ilustrem melhor os problemas derivados desse engessamento na parte que toca às tarifas aeroportuárias. O Tercio também acho que tem uma coleção de exemplos, se quiser acrescentar.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Tenho já interesses aqui. Tenho já inscritos o Dr. Ricardo Bernardi, o Dr. Carlos Ebner, o Prof. Respício.

Eu só diria que, antes de passar a palavra para vocês, para os questionamentos, para as réplicas, eu gostaria de ouvir também o Brigadeiro, que, como provedor de serviços, cobra tarifas – é um assunto também de interesse –; e também o Dr. Tercio na sequência – pode ser, Dr. Tercio? Eu gosto de seguir a sequência do relógio, porque aí não causamos preterições.

Brigadeiro, com a palavra.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Eu não sou especialista em tarifa, mas, do meu ponto de vista, acho que basta dizer quais são os tipos de serviços prestados que fazem jus a tarifas e, depois, tem que haver um dispositivo legal que estabeleça cada uma das tarifas, como a Lei nº 6009 faz para a gente. Se a gente já congelar, no Código Brasileiro de Aeronáutica – que entendo ser uma lei de nível superior –, quais são as tarifas; se, em algum momento, chegarmos à conclusão de que, além daqueles três tipos de tarifas, por exemplo, cobrados pelos serviços de navegação aérea, é preciso criar outro, ou então um deles se tornou desnecessário, eu não vejo como não mudar a lei, porque há a questão de que tarifa tem que estar em lei, mas, se estiver no código, é muito mais difícil.

Eu prefiro que o código tenha um dispositivo dizendo que esse tipo de serviço é remunerado e que ele diga, por exemplo... Como eu considero? Eu entendo que o serviço é padronizado, então, como é o mesmo serviço... Ou seja, existem, por exemplo, terminais com níveis de serviços diferentes. Então, eu coloco três categorias de terminal e, nessas três categorias de terminal, vou ter três categorias de preço e vou fazer a mesma precificação em todo o Brasil.

Porque, se a gente começar a levantar, por exemplo, custos de telecomunicações na Amazônia, custo de energia na Amazônia, a gente vai acabar gerando uma coisa que é contra aquilo que todos os brasileiros esperam, e a gente não quer impedir o transporte aéreo na Amazônia; a gente quer justamente viabilizar, fomentar.

Então, nessa minha proposta de que os serviços têm que ter preço padronizado, a gente, de alguma forma, está fazendo um subsídio cruzado. Mas eu penso que é uma forma adequada de agir, até porque você está cobrando por um serviço padronizado. E aí se faz o...

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Eu penso – desculpe a interrupção – que, no caso aí, havendo essa separação que o Catanant propõe, o Comando teria autonomia, inclusive, para fazer isso com subsídio...

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – O que eu acho que a lei tem que conter... No meu ponto de vista, o código tem que dizer quais são os serviços remunerados e colocar as condições que se ache que têm que ser colocadas. Vai ser com zero lucro?

Ou, então: vai ter direito a ter lucro ou não? Eu acho que, pelo menos na hora em que a provisão é feita por um ente privado, tem que haver uma provisão para ter um lucro adequado. Como são feitas as alterações da tarifa? "A tarifa tem que ser alterada mediante consulta pública com x meses de antecedência."

Ainda assim, a gente tem que tomar cuidado para não engessar, porque, se houver uma flutuação financeira grande, um desastre econômico grande, esperar seis meses para renovar uma tarifa, como naquele ambiente – vamos nos lembrar de quando a gente era mais novo; o senhor é novo demais, mas, quando eu era mais novo – em que havia uma inflação que comia rapidamente o salário, fica muito difícil.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Eu sou da época do Sarney. Eu ia para a escola, comprava um biscoito recheado e, no dia seguinte, tinha que pedir ao meu pai para complementar o dinheiro, porque, senão, não dava para comprar outro. Eu lembro.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Então, num ambiente daquele de inflação, se você colocar amarrado em um código que só se pode fazer o processo em seis meses, talvez você esteja amarrando demais. De qualquer maneira, o código tem que dizer que precisa haver consulta pública, tem que haver um direito de ouvir o usuário com relação às alterações que estão sendo colocadas, mas é isso. Acho que não dá para detalhar mais, não. Eu prefiro detalhar na lei ordinária, porque ela é mais fácil de ser mudada.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – O senhor diz em norma, se for o caso? Se fosse o caso de haver uma norma...

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Em decreto ou em norma. De qualquer maneira, a categorização vai ser uma norma, mas, na hora em que se coloca, por exemplo, na 6.009, no nosso caso lá, em que são seis tipos de tarifa, acho que pode estar em uma lei. E aí a norma vai dizer: dentro desses três tipos de tarifa, tenho a, b, c; cobro tanto por a, tanto por b, tanto por c.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – O.k.

Passo a palavra ao Dr. Tercio.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Esse assunto, realmente, é muito delicado, Dorieldo, e foi abordado ontem de uma maneira que considero bastante oportuna, porque, em um passado bem recente, durante anos, essas tarifas aeroportuárias ficaram congeladas – durante oito, nove, dez anos –, e isso trouxe um ponto negativo para os operadores. Naquela época...

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Os preços de áreas também, não é? As tarifas, mas as áreas também.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Eu ia por partes. Na realidade, como estamos falando sobre tarifa, quero focar primeiro as tarifas aeroportuárias, porque elas ficaram congeladas, e isso trouxe um prejuízo muito grande para o operador principal à época, que era a Infraero.

Concordo com o Brigadeiro e com o Catanant de que essa questão deve ser revista razoavelmente dentro de certo tempo para que haja condições de que os operadores obtenham lucro dentro da sua condição de infraestrutura.

O principal ponto que eu vejo é que, em alguns aeroportos, esse ponto é extremamente delicado, porque, se nós considerarmos um aeroporto como Brasília, como Santos Dumont, como Congonhas, como Salvador, como Fortaleza, onde a infraestrutura é relativamente pequena, quando há uma demanda muito grande dentro da aviação, não há condições de se fazer uma separação dessas áreas, como foi dito pelo Catanant: ou uma área de permanência ou uma área de operações.

Então, embora haja o horário de três horas como uma isenção, às vezes se ultrapassam essas três horas, e a cobrança é feita, então, desde o início, acarretando muitas vezes um prejuízo para o aeroporto ou para o operador. Há uma questão aí que tem que ser muito bem tratada com relação a isso.

Além disso, há outro ponto: em alguns aeroportos, em determinadas épocas do ano, por um fator específico, torna-se inviável ter mais operacionalidade por questões de um, dois, três, quatro dias. Por exemplo: um aeroporto como Uberaba, na época da exposição de gado, ou Uberlândia; ou Belém, na época do Círio de Nazaré; ou Congonhas, na época da Fórmula 1. São aeroportos que sofrem sensivelmente com o aperto da sua infraestrutura, e muitas vezes o operador e a empresa são penalizados com relação a isso.

Então, eu vejo, dessa maneira, que a Infraero está pronta para trabalhar em conjunto com os órgãos – seja com o Decea, seja com a Anac – para nós buscarmos uma solução que seja mais efetiva e mais atualizada, para que não sofra percalços, como aconteceu no passado.

Com relação a preço específico, eu diria que hoje é um ponto pacífico, porque isso já foi finalizado, entre SAC, Anac e Infraero – aí considerando Infraero os demais operadores. Já há uma sistemática pronta e que está em perfeito andamento sem qualquer contestação por parte dos interessados em obter áreas aeroportuárias.

A Infraero faz parte desse grupo, e eu gostaria de deixar registrado o nosso interesse de participar, Dr^a Maria Helena, juntamente com o Decea e, principalmente, com a Anac, nesse trabalho a ser efetuado para que haja uma regulação bem pacífica entre infraestrutura e operadores de aeroportos.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Para haver uma ordem, tivemos a exposição do ente regulador, de prestadores de serviços e de um provedor. Agora, vou passar a palavra para a outra parte: os que consomem o serviço e os especialistas.

Seguindo a ordem, com a palavra, o Dr. Ricardo Bernardi.

O SR. RICARDO BERNARDI – Preliminarmente, a minha posição vai ser como especialista, se quiserem assim, mas eu não represento ninguém, basicamente; estou aqui como colaborador com algum conhecimento jurídico na área.

Sou a favor dessa regulação pela agência, obviamente. Engessar na lei a questão tarifária realmente acaba impedindo a otimização do serviço, mas, por outro lado, também considero importante estabelecer critérios bastante rígidos para que essas tarifas acabem sendo fixadas de acordo com razoabilidade, de acordo com padrões econômicos razoáveis, no fim das contas.

Vou citar um exemplo que, na realidade, é o exemplo do que deve ser evitado, pelo menos na minha visão. Recentemente, criou-se a chamada taxa de conexão...

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – O senhor quis dizer tarifa?

O SR. RICARDO BERNARDI – Sim.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Porque a taxa é um tributo.

O SR. RICARDO BERNARDI – Sim, tarifa de conexão. Perdão.

E, efetivamente, as companhias aéreas ficaram responsáveis pelo pagamento dessa tarifa, partindo-se do pressuposto de que, pela organização de malhas a partir de *hubs*, esse sistema beneficiaria as companhias. Portanto, razoavelmente, elas seriam responsáveis por esse custo financeiro, por esse custo econômico.

Por outro lado, sabe-se que a questão de tarifas aeroportuárias são devidas pelos efetivos utilizadores dos aeroportos, que são os passageiros. Isso acontece na origem, nos embarques, então por que isso não aconteceria na conexão também? O fato é, no fim das contas, que, por conta da criação dessa tarifa, aumentou-se basicamente a receita, forçosamente, das companhias aéreas, com efeitos até tributários. Isso tudo, na realidade, acaba aumentando o custo do serviço no Brasil.

Acho muito importante proteger o consumidor, acho muito importante encontrar formas de se viabilizar e otimizar a prestação de serviços aeroportuários, mas também é importante levar em conta o serviço como um todo. Afinal de contas, o grande pagador e o grande fomentador de toda a atividade são as empresas aéreas. São os serviços aéreos, no fim das contas, o grande destinatário de todos os serviços que servem como base. E eu sempre procuro dizer: devem-se proteger todos os princípios da Constituição, os princípios de defesa do consumidor têm que ser atendidos, mas também tem que ser atendido o princípio da preservação da empresa, porque a empresa é que gera emprego, porque a empresa é que paga imposto, porque a empresa é que produz produto ou serviço. Então, a lei, entendo eu, deve estabelecer os parâmetros necessários para que todos os interessados possam cumprir esse papel, sem sobreonerar nenhum deles. Esse é o comentário que eu faria.

Então, eu coloquei esse exemplo justamente para concluir que, sim, é importante que se criem mecanismos que permitam à agência regular a questão tarifária, mas é importante também criar os limites necessários para que essa regulação seja expedida de forma a não onerar excessivamente nenhuma das partes que compõe o sistema de transporte aéreo como um todo, sejam os operadores aeroportuários, sejam as empresas de transporte aéreo.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Passo a palavra a Carlos Ebner, da lata.

O SR. CARLOS EBNER – Esse é um tema bastante polêmico, posso dizer. É o nosso dia a dia, porque as empresas aéreas estão constantemente sujeitas a modificações de tarifas, de taxas e mais tarifas, muitas vezes sem entender o porquê, sem haver uma justificativa.

Então, um dos pontos que acho que o Kerlington apresentou ontem foi que, quando houver uma tarifa, como essa tarifa de conexão, deve-se mostrar o valor econômico dela. Mas o valor econômico para todos que compõem a cadeia. Nesse caso da tarifa de conexão, foi muito claro que foi para ajustar o aeroporto de Brasília nas concessões, porque era um aeroporto que só tinha origem e destino e precisava gerar uma receita, então foi colocado exclusivamente para gerar ali uma receita adicional. Quem utiliza a área do aeroporto é o passageiro, não é empresa aérea, mas, como, naquela ocasião – estou me referindo a isso só para entender um pouco o critério com que foi feito –, foi dito que as concessões não aumentariam o custo do passageiro em hipótese alguma, então se passou para a empresa aérea.

Então, temos esse tipo de iniciativas do Poder Público que impõem à empresa aérea sem uma... Há uma audiência pública, mas essa audiência pública não tem uma prévia de fazer uma análise econômica, de qual vai ser o efeito, o impacto econômico-financeiro sobre os entes.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) – Uma análise de impacto regulatório, você quer dizer.

O SR. CARLOS EBNER – Análise de impacto regulatório, exatamente.

Então, dou o exemplo da tarifa de conectividade, de conexão, que o Ricardo levantou, para dizer da história dela. Ela tem uma história. A história foi para resolver o problema de que não poderiam aumentar o custo do passageiro, porque esse era um compromisso do Ministro na época da primeira concessão de aeroportos.

Em cima disso, temos outras tarifas. Existem os aumentos que são feitos sem consulta. A própria Icao estabelece quatro regras claras, e acho que essas regras claras deveriam constar no Código Brasileiro de Aero-náutica. Uma é a transparência; outra, a consulta junto aos órgãos, quer dizer, quatro meses antes tem que ser feita uma consulta. Brigadeiro, eu não concordo muito que, em quatro meses, nós teríamos que ter uma inflação cavalgar. Até lá, já se mudou tanto a lei, que não há problema nenhum. Então, tem que haver uma consulta. Podemos ter correções, mas, toda vez que ela fugir de certos parâmetros, tem que ser feita uma consulta junto às empresas aéreas, e isso hoje não existe.

Além da transparência, a não discriminação. Recentemente, para vocês terem uma ideia, em uma das tarifas, a chamada tarifa de sobrevoos de terminal, tarifa de terminal, tanto a tarifa em dólar como a tarifa em real sofreram um aumento de 72%. Agora, o dólar já tinha se valorizado mais de 60%. Então, aquelas que pagam em dólar sofreram quase 200% de aumento, para os voos internacionais, e as domésticas tiveram 70%. O que quer dizer isso? Então, um dos princípios é o da não discriminação. Houve uma discriminação, e isso é um fato grave.

O outro ponto, então: temos a transparência e ser *cost-related*. Usei esse termo em inglês, mas significa ter relação ao custo. Em termos de órgão público, ela não poderia gerar lucro; ela tem que gerar, sim, um investimento marginal, mas não lucro. Isso está dentro da Oaci (Organização Internacional de Aviação Civil).

Então, esses são quatro pontos importantes que no Código deveríamos enfocar: transparência, não discriminação, ser *cost-related* e mais algum de que não estou me lembrando aqui na ocasião. Isso seria extremamente importante.

E haver essa consulta, quer dizer, as empresas terem um projeto de impacto. Muitas vezes, ela é feita sem o menor projeto de impacto. Esses 72% foram feitos assim: passa a régua. Se querem saber, foi um “passa a régua”!

Esses 72% foram feitos num passa-régua. Querem saber? Foi um passa a régua!

Estou dando exemplos, só para entendermos a dificuldade.

Quanto a outra tarifa, que é a tarifa de sobrevoos, na parte em dólar, os custos do provedor são irreais, a maioria deles. E ela, em dólar, não sofreu uma redução, muito embora o dólar tenha se apreciado. Enquanto isso, há seis anos, essa tarifa foi aumentada porque o real estava valorizado em relação ao dólar.

Então, são dois pesos e duas medidas que regem isso e que atrapalham.

O resultado disso tudo foi que, na semana passada, vimos que as empresas domésticas...

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) – Faltam dois minutos para o senhor concluir.

O SR. CARLOS EBNER – Sim.

As empresas domésticas, no ano passado, as empresas brasileiras apresentaram, no primeiro semestre, um prejuízo de R\$1,5 bilhão. Ninguém sobrevive a um prejuízo desse em seis meses. Como a crise está piorando a cada mês, podemos ter praticamente um setor que vinha crescendo, que vinha trazendo novos aviões, com eficiência operacional, trouxe um público que não viajava, houve um aumento substancial, pois são 110 milhões de passageiros, houve redução de tarifa de 50%. E o que vemos é que, sem termos regras específicas, o afã do Governo em aumentar tarifas é tal neste momento, que está quebrando o setor aéreo. O setor aéreo, com isso, voltará oito ou dez anos atrás.

Era só isso que eu queria dizer.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Agradeço a exposição.

Passo a palavra ao Prof. Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Obrigado, Sr. Presidente.

Sou do time do Bernardi, não estou aqui representando ninguém. Não represento nem a instituição de ensino à qual pertenço, eu apenas estou lotado lá. Então, sou neutro e, nesta minha neutralidade, tenho um conforto enorme para falar.

Não sei se vocês conseguiram perceber, Cícero e Thiago, como as coisas são aqui. Estamos falando de uma coisa que é afeita ao código, mas que, juridicamente, é montagem de termos. E a importância não é a montagem de termos. A importância é o impacto que tem no bolso do passageiro, é o impacto que tem na receita ou na lucratividade da empresa aérea, é o impacto que tem no quanto o provedor de tráfego aéreo ou de navegação aérea vai ter para reinvestir. E, para o operador do aeroporto, é a mesma coisa.

Então, são interesses completamente diferentes. E há ainda outro interesse que, na minha opinião, é o maior de todos: o da sociedade, o do cara que viaja, o do cara que precisa transportar uma carga, o do cara que está dependendo da mala postal, o do cara que está dependendo do transporte de valor ou de órgãos. Sobre isso estávamos conversando lá com o Comandante Enio.

Isso não afeta só o lado das empresas aéreas. O piloto privado também está sendo afetado diretamente. O táxi-aéreo está sendo afetado diretamente. São n subsegmentos que são afetados diariamente no bolso. “Vou deixar de voar, vou deixar de operar, vou demitir não sei quantos mil, porque não aguento mais.” Aí o aeroporto fala a mesma coisa: “Vou fechar a área tal, vou desativar o terminal tal.”

Quem é que perde com tudo isso? No impacto direto, é o aeronauta, é o aeroviário, é o operador do aeroporto, é o Decea. Esse é o impacto direto, aquele imediato. Mas, no frígir dos ovos, quem é que está perdendo? Somos todos nós aqui, o pessoal que nos está assistindo ali, os que nos estão ouvindo pelo rádio ou pela internet. Todos nós vamos perder. Eles sofrem o impacto direto, imediato, e nós todos perdemos, sejam os estudiosos, sejam os trabalhadores do setor. A sociedade inteira perde. Isso acontece no mundo inteiro, não só aqui.

Esse é, vamos dizer assim, o grande tempero que esta Comissão tem. Por isso, encontram-se aqui advogados, economistas, administradores, engenheiros, arquitetos. Essa multidisciplinaridade, essa pluridisciplinaridade é que dá esse tom interessante.

De qualquer modo, sempre ressalto que quem paga no final das contas é a sociedade, porque ela está pagando a passagem aérea e a tarifa de embarque através das empresas aéreas ou não.

Ou é o piloto privado que está pagando do próprio bolso, ou é o táxi-aéreo que está pagando assim ou assado, e tudo o mais.

O que vejo é que precisamos de uma quebra de paradigma violenta no setor com relação à tarifa. Temos de repensar tudo do zero! Nós não vamos conseguir fazer isso nesta Comissão, mas conclamo o setor para repensar tudo com relação à tarifa.

Volto a falar o que eu disse ontem: há 20 anos ou 30 anos, o Google e o Facebook eram inimagináveis, primeiro porque não havia tecnologia. Em segundo lugar, perguntariam: “Como é que é? O serviço vai ser gratuito? Bilhões de pessoas no mundo vão usá-lo? Não, isso é maluco, isso é um absurdo!”

Não estou aqui dizendo que a tarifa de navegação aérea tem de ser zero, não estou dizendo aqui que a tarifa por metro quadrado do aeroporto tem de ser zero, não estou dizendo aqui que a passagem aérea tem de ser zero, mas estou dizendo que nós precisamos de uma quebra de paradigma violentíssima nessa área de tarifas.

Simplesmente, começo a ver alguma coisa muito errada quando todos os segmentos falam que há coisa errada. Não há um segmento que fala: “Está certo o negócio. Estou muito bem. Não mexa na tarifa, não, que estou bem.” O Decea não está bem, o aeroporto não está bem, o prestador de serviços não está bem, o piloto privado não está bem. A Anac se sente incomodada, e é o órgão regulador e fiscalizador. Está tentando pensar de n formas diferentes. Há alguma coisa muito errada com isto aqui!

Todo mundo está insatisfeito, e o coitado do passageiro, do interessado na carga, do piloto privado, do táxi-aéreo, todo mundo está sofrendo a consequência da insatisfação geral. E ninguém consegue chegar – nem digo um denominador comum – a um entendimento deste tipo: “Gente, caramba, se não nos unirmos... Que tal deixarmos de pensar em cada parte aqui? Que tal começarmos a pensar de outra forma? Quem é que pode pensar assim?” Não sei, cara! Vamos trazer um professor da área de Letras para falar aqui sobre tarifa aeroportuária? Não sei, cara! Alguma coisa tem de ser feita, porque, do jeito que está, não vamos chegar a lugar algum. O Decea está malremunerado. Na Infraero, o operador aeroportuário está malremunerado. As empresas aéreas não estão bem. Ninguém está satisfeito com o negócio! Há alguma coisa errada!

Vemos também coisas erradas quando o cara que está insatisfeito tem um lucro enorme, quando o outro que está insatisfeito tem um prejuízo enorme. Estamos falando aqui de remuneração, inclusive, por atividades – não estou dizendo de setores como um todo – monopolistas. O espaço no pátio só o aeroporto tem. O equi-

pamento para auxiliar a navegação aérea só o Decea, em algumas áreas do Brasil, tem. A Infraero tem outros, há outras estações privadas e tudo o mais. A aeronave, por enquanto, para a prestação do serviço público coletivo de transporte aéreo, de pessoas, de bagagens e de cargas só as empresas aéreas têm. Elas compram, adquirem as aeronaves dos grandes fabricantes, que suam o sangue para termos motores mais eficientes.

Será que nosso processo de construção de aeroportos não está mais eficiente para que aquele metro quadrado seja mais barato? Será que só a Rolls-Royce, a GE e a Pratt & Whitney fazem motores mais eficientes, para consumir menos? Daqui a pouco, vamos ver os distribuidores de combustível no mundo inteiro aumentando, cada vez mais, o valor do combustível por que a aeronave está muito eficiente, está gastando menos. É a resposta deles pela eficiência do outro.

Vocês estão vendo como é que o negócio aqui é muito mais complexo do que só fazer um código, do que só ter uma empresa aérea, do que só ser regulador? A coisa aqui é muito maior do que isso. Talvez, as pessoas não tenham ideia do que seja isso. Quem tem ideia disso é exatamente quem está lá, que não consegue viajar, que paga suando o sangue a passagem ou, então, o envio da carga.

Então, eu gostaria de conclamar os setores aqui no Brasil para que possamos, literalmente, usando o jargão mesmo, baixar a bola, parar de pensar em si e dar uma olhada no todo, dar uma olhada para o lado de quem paga a conta mesmo.

As empresas aéreas que me desculpem, os aeroportos que me desculpem, o Decea que me desculpe, os táxis-aéreos que me desculpem, mas eles não pagam a conta, não! Eles são os intermediários no pagamento da conta, porque quem a paga é o passageiro, é o interessado na carga, na mala posta etc., etc..

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Agradeço a sua palavra, Prof. Respício.

Eu gostaria de registrar a presença da Sr^a Sandra Assali, Presidente da Associação Brasileira de Parentes e Amigos das Vítimas de Acidentes Aéreos, e de um representante da mesma Associação, o Sr. Augusto Fonseca da Costa.

Dou-lhes as boas-vindas. Agradeço a participação.

Também registro a presença da Dr^a Cláudia Barreto Fernandes Ortuño, da Associação dos Aeronautas, a quem também dou as boas-vindas em nome da Comissão.

Antes de retornar a palavra aos expositores iniciais, o Catanant, o Brigadeiro e o Tercio, eu gostaria também de ouvir o Enio – já vou lhe passar a palavra, Dr. Enio –, como representante do setor da aviação geral e, na sequência, o Sr. Ronei Glanzmann, para falar dos impactos e das vantagens dessa nova mudança. Vamos ouvir a opinião dos dois.

Com a palavra, o Sr. Enio.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA – Obrigado.

Bom dia a todos!

Eu não vou praticamente acrescentar muito, mas, sim, renovar o que foi dito aqui.

Represento especificamente a aviação por demanda, o táxi-aéreo.

Fazendo uma retrospectiva para 2009, nessa questão do impacto das tarifas – falo das tarifas de pouso e de navegação –, vemos que o valor das tarifas representava 4,5% da composição dos custos de um voo. A partir daí, houve um reajuste muito grande até 2012 e 2013. Hoje, a composição dos custos de um voo está oscilando entre 9% e 10%; na maioria, são 10%. Então, mudou muito o impacto disso. O que acontece? Não consigo repassar tudo isso para o usuário, não consigo passar. Não estou falando ainda dos 72% recentes.

Mas também concordo que não se deve engessar. Pela livre iniciativa, deve-se dar liberdade para se trabalhar. Mas alguns pontos têm de ser considerados.

Se o problema é que houve um reajuste muito grande em 2010, em 2012 e em 2013, por conta de um período de oito anos lá atrás em que não houve recomposição ou realinhamento desses custos, a gente precisa colocar uma trava, porque não se pode deixar uma coisa maior do que 12 meses. Quer dizer, tem de se fazer isso costumeiramente. No caso da Infraero, as tarifas de pouso têm se portado de 2013 para cá. Então, têm de se repassar apenas os reajustes normais da inflação no período anual.

Concordo com o Prof. Respício também. Temos de estar sempre abertos. Se eu engessar, haverá, amanhã, por exemplo, a necessidade de se fazer uma renovação completa no sistema de comunicação e no sistema de controle e de segurança. O Decea, por exemplo, inova, bem como a Infraero. Todos vão inovar. Haverá um custo para o operador, mas ele vai ter um retorno em cima disso. Então, tem de haver liberdade para se fazer essa recomposição, esse realinhamento. Mas sempre quando fugir de um aumento normal – chamo de aumento normal o repasse da inflação do período –, tem de se fazer o que o Brigadeiro Gustavo disse: tem de haver uma consulta, tem de haver uma discussão com o operador, para se entender o impacto econômico que vai acontecer. E há um impacto econômico!

Volto a dizer: pelo menos no táxi-aéreo, você não consegue repassar tudo para o comprador do produto, para o usuário final. Você não repassa tudo. Isso é ilusório. E há casos mais críticos. Por exemplo, boa parte das empresas de táxi-aéreo trabalha com contratos, com transporte de valores, com o Correio, com o Governo e com outros tantos contratos. Nesses contratos, tem sido usual – isto é comum em todo o mercado – não se conseguir fazer o realinhamento de preços antes de 12 meses. Então, se tenho o combustível e se vem a Petrobras, no período de 14 meses, e repassa quase 100% da gasolina na aviação, ou, como se deu recentemente, 72%, o que vou fazer com isso aí?

Nada! Tenho de tirar do meu bolso.

Então, essa questão de tarifa é muito séria e deve ser discutida. Concordo que isso não pode e não deve ser engessado. Tem de haver liberdade para ser tratado o assunto, mas colocando alguns parâmetros, algumas coisas para nortearem como isso vai ser trabalhado. Principalmente – volto a frisar –, é preciso ouvir o operador, discutir isso antes, para verificar o impacto econômico que será causado. É o que a gente pode fazer.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) – Agradeço a exposição.

Dr. Tercio, a palavra vai ser passada na sequência...

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Do relógio?

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) – Na sequência do relógio, normalmente, como antes.

Antes de retornar a palavra, eu a passo para o economista Ronei Glanzmann, para fazer suas colocações.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Obrigado, Sr. Presidente.

De novo, voltamos à questão de quem é que paga a conta, não é? A sociedade brasileira quer aeroportos de qualidade, serviços de qualidade e de excelência. É lógico que tem de querer isso mesmo. Essa é uma exigência. É função de toda a sociedade prover a si mesma todo esse serviço. Agora, há um custo muito alto. Não há como... A atividade aeroportuária é, por natureza, muito cara. Manter a pista de um aeroporto, o terminal de passageiros, a operação de milhares de pessoas entrando e saindo com conforto, com limpeza, com segurança e com todo aquele padrão de qualidade não é barato, posso dizer. Alguém tem de pagar esse negócio, é óbvio.

O que acontece? Nós temos uma lei de 1973, que é a Lei nº 6.009. É muita ilusão a gente achar que essa lei... De 1973 para cá, um milhão de coisas aconteceram. Inclusive, eu nasci. Eu nasci em 1978. Então, quando a lei foi feita, eu nem era nascido. Quer dizer, temos outro País completamente diferente e outro mundo completamente diferente e temos ainda uma lei engessada, que fala da tarifa de embarque. Aí eu me pergunto: poxa, está bom, vamos pagar pelo embarque, mas pelo desembarque não pagamos? Como é isso? Qual a lógica disso? Por que só se pode cobrar pela tarifa de embarque? E se um aeroporto quiser cobrar eventualmente, um dia, pela tarifa de desembarque? Ele não pode fazê-lo. Por quê? Porque a lei o proíbe. Quer dizer, a lei foi feita dentro de um contexto.

Quero trazer isso não para falar que se tem de pagar mais ou menos. Quero trazer o seguinte: cadê a criatividade do empresário? Estamos partindo para um setor que está abrindo suas portas. Temos novos modelos de negócios aparecendo. Até pouquíssimo tempo atrás, era impensável uma tarifa aérea custar R\$39,00, R\$59,00 ou R\$69,00, e, hoje, isso é comum. Por quê? Porque há um novo modelo de mercado, há um *huge management* que pode ser feito, vendem-se tarifas mais altas por um lado e mais baixas por outro lado. E o setor aeroportuário ainda não acompanhou essa evolução tecnológica, essa criatividade empresarial.

Então, concordo plenamente com o Respício. A lei, hoje, engessa e não permite isso. Pode ser que, daqui a pouco, haja um aeroporto que fale: "Não, não quero cobrar tarifa. Vou sobreviver de outra coisa. Meu aeroporto vai ser uma planta geradora de energia. O aeroporto vai ser só um movimento ali que vou precisar fazer por algum motivo." Pode chegar um dia em que os aviões sejam filtros limpadores do espaço aéreo, do meio ambiente. E aí a empresa vai pagar para o passageiro voar, porque, eventualmente, posso querer mais passageiros a bordo para ser mais eficiente. E aí, em vez de o passageiro pagar, ele vai ser contratado para voar, porque o negócio vai deixar de ser só um meio de transporte. Estou fazendo aqui uma extrapolação de futurologia. Mas o fato é que o mundo muda diariamente, cotidianamente.

Então, o que acho é o seguinte: por que, na Lei nº 11.182, na lei da Agência, fala-se que compete à Anac o estabelecimento do regime tarifário? Porque é uma coisa dinâmica, é uma coisa que não pode estar engessada em lei, é uma coisa que todo dia muda. E a agência tem a função de ouvir a sociedade. Concordo que temos um modelo de agência que ainda não funciona muito bem, que as audiências públicas não são tão acessíveis assim, que as consultas não são tão ouvidas assim. Concordo com isso, mas esse é um problema institucional do Estado brasileiro. Temos um modelo de agência que ainda não funciona muito bem. A ideia é boa, mas ainda não está plenamente implementada e em funcionamento. Agora, a agência tem este papel de se adequar, a cada dia, a novos modelos, a novas realidades. O que não dá para acontecer é se cravar numa lei de 1973 e,

décadas depois, dizer: “Não, não! Temos de manter essa lei do jeito que está. Não pode alterar, porque todo mundo está com medo de que haja aumento tarifário.” Não. É para isso que existe agência.

Essa discussão está sendo feita aqui, no Congresso, mas o foro correto de discussão disso é a agência reguladora, é uma audiência pública ou uma consulta pública. Essa é uma discussão puramente e essencialmente regulatória. Isso não é questão legal, é questão regulatória.

Compete à Agência estabelecer o regime tarifário – isto está na lei –, assim como deve competir também ao provedor da navegação aérea, seja ele militar, civil, híbrido ou coisa que o valha... Esse provedor de um serviço público também tem de ter todo o processo de discussão claro, transparente, *cost-based*. Enfim, tem de abrir as planilhas e falar: “Isso me custa tanto, eu cobro tanto, preciso reajustar tanto. Se eu não reajustar, não vou conseguir prestar esse serviço. A sociedade está disposta a abrir mão desse serviço em troca de uma tarifa mais barata?”

Quer dizer, toda essa discussão é feita na veia. É regulatório esse negócio! É regulatório. Agora, a gente manter uma lei... Estou aqui defendendo a revogação integral da Lei nº 6.009, para se pendurar toda a questão tarifária. E já existe dispositivo legal para isso, que é a Lei nº 11.182. Agora, vamos discutir o papel da Agência, vamos discutir a postura da Agência? Vamos! Também acho que a Anac ainda não funciona, como a Aneel não funciona, como a Anatel e as demais também não funcionam tão bem assim. Mas não pode um erro justificar o outro. Não posso dizer que, pelo fato de a Agência não fazer muito bem o seu trabalho, vou cravar numa lei, vou engessar um modelo e vou querer que, durante 50 ou 60 anos, no setor inteiro, toda a criatividade tarifária, toda a criatividade de cobrança seja rasgada. Falo: “Não. É esta tabelona aqui. Só pode cobrar esta tarifa e pronto.” É quase um autoritarismo isso aí. É autoritarismo dizer que se tem de cobrar desse jeito!

Quando você vai a um *shopping center* para comprar uma roupa, uma camisa, o cara cobra do jeito que ele quiser. Ele diz que a estampada é mais cara e que a lisa é mais barata ou, então, diz que a lisa é mais cara porque está na moda. Isso é liberdade. Isso é mercado. Quer dizer, o setor público, o Governo é péssimo para estabelecer preços para as coisas. O pior mecanismo de precificação é a imposição. Qual é o melhor mecanismo? É o equilíbrio. Você fala: “Eu lhe ofereço este serviço por tanto. Se você não quer, você não o adquire, e vou abaixar o preço. Mas eu o ofereço por tanto.” E, naturalmente, com a evolução do mercado, a coisa vai se pacificando.

Então, acho que estamos num momento de transição. Tínhamos um setor muito rígido, muito duro, e uma lei muito rígida e estamos migrando para uma formação de preço mais intuitiva...

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR (*Fora do microfone.*) – Dinâmica.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – ...para uma formação de mercado mais dinâmica.

Obrigado, Respício, pela palavra.

Então, acho que estamos nesse processo. E, nesse processo, defendo o que acho fundamental: a revogação da Lei nº 6.009. Acho que um passo importantíssimo para isso é a revogação da Lei nº 6.009.

O SR. PRESIDENTE (Doriêdo Luiz dos Prazeres) – Agradeço a contribuição.

Agora, na sequência, falarão os provedores e os expositores iniciais. Na sequência, estão o Brigadeiro, o Dr. Tercio, o Catanant. Em seguida, passo para as discussões, oferecendo a palavra aos demais interessados, e o primeiro é o Dr. Geraldo, que já está inscrito.

Com a palavra, o Brigadeiro.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Obrigado, Sr. Vice-Presidente.

Bom dia a quem chegou depois da minha fala!

Acho que fizemos um resumo muito bom aqui. Só discordo um pouco, pois não são as tarifas aeronáuticas nem o aumento de 70% que estão falindo as empresas ou que estão gerando todo esse prejuízo nas empresas. Estamos em um momento de baixa econômica, e acho que esse é o grande x da questão. Foi levantado que passamos oito anos sem haver ajuste. Foi feito um acordo de que o ajuste seria feito de determinada forma, e aí, em 2014, já não houve o ajuste. Então, é por aí. Há uma série de aeroportos novos para entrarem, e, quando a gente analisa a provisão de serviços nesses aeroportos, a gente vê que eles precisam ter uma previsão de rentabilidade para fazerem os investimentos nos aeroportos. Então, esse último aumento se deu muito mais em função disso do que em função de qualquer outra coisa. Concordo até que o momento econômico não é o melhor.

Mais uma vez, a gente não se opõe a que haja um processo transparente. Acho que tem de estar escrito em algum lugar que o processo tem de ser transparente. Não adianta nada... Por exemplo, posso ser por acaso o Diretor do Decea, posso achar que deve haver um processo transparente e fazê-lo transparente, mas meu sucessor pode achar que isso não deve ser feito. Então, considero importante que isso esteja colocado em lei, para que todo mundo siga um processo transparente.

Por último, quero contar um “causo”. Todo mundo gosta de contar “causo”. Vou contar um “causo” aqui também. Uma vez, há três anos, recebi numa reunião uma empresa aérea que, por acaso, era também prove-

dora de serviços, porque operava uma EPTA. Aí a gente sentou à mesa, e a primeira reclamação deles foi com relação às EPTAs deles, que não estavam dando retorno e que geravam determinado prejuízo. Aí falamos: “Realmente, estamos tentando trabalhar as tarifas.” “Pois é, a gente queria também falar da tarifa, porque a tarifa está muito alta.”

Então, quer dizer, é para vocês verem como essa discussão do vendedor e do usuário afeta todo mundo. E, às vezes, afeta até a própria empresa que faz as duas coisas. Às vezes, ela sente uma dificuldade em enfrentar esse tipo de coisa.

Também temos um exemplo clássico que é aquele exemplo de grandes empresas em que uma empresa resolveu questionar na Justiça mais uma vez a questão da tarifa, dizendo que tarifa era imposto, apesar de a gente entender que já é pacificado inclusive no Supremo Tribunal Federal. Houve o questionamento e, por ser uma grande corporação, estava questionando as tarifas. E aí o operador da EPTA dela me mandou um documento reclamando algum atraso no repasse das tarifas para ele. Foi uma das peças que a gente usou, inclusive, na ação, mostrando que não era imposto, era tarifa, e tanto era tarifa que ela mesma se beneficiava das tarifas, como previa o serviço. Então, é complexo.

Eu entendo que a gente tem que achar uma forma de remunerar principalmente as estações permissórias de aeroportos, porque é um serviço que é essencial, mesmo que seja só um serviço automatizado de levantamento de dados meteorológicos e de transmissão – isso aí tem um custo. Então, quem colocar isso vai ter um custo, tem que haver uma remuneração por isso. E isso é básico para que a gente possa ter operações por instrumentos e garanta alguma regularidade na operação de uma infraestrutura.

Então, os serviços que são prestados e que são cobrados têm uma relação com essa história da necessidade da regularidade da provisão que a gente tem do transporte aéreo. E a gente só consegue ter regularidade com mal tempo, se a gente tiver condições de fazer procedimentos de descida. Então, é por aí.

Eu acho que acho que todo mundo falou muito bem. Eu vi bastante alinhamento dentro do que foi feito, apesar de dentro da discussão ter havido essa discussão entre o vendedor e o comprador, que eu acho que é natural que a gente esteja discutindo aqui. Eu acho que estou vendendo barato, e ele acha que está pagando caro, e é uma discussão interminável, mas eu acho que, em qualquer tipo de relação que envolva remuneração, esse tipo de discussão sempre vai haver.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Eu agradeço a exposição, Brigadeiro.

E passo a palavra ao Dr. Tercio.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Sr. Presidente, companheiros desta Comissão, eu fico muito feliz, porque estamos chegando a um ponto que realmente mobiliza todo o andamento das discussões que nós temos feito durante esses meses. Mas, desde ontem, nós chegamos a um ponto que nós podemos determinar como crucial para que a nossa Comissão chegue a um resultado mais plausível, mais técnico, mais eficiente e com resultado melhor, e que atenda a todos os que fazem parte dessa instituição. Eu quero repetir as palavras do Dr. Ronei de que realmente o sistema de aviação não é algo barato, algo que se possa dizer em meio termo de que alguém tem que ceder em termos de preço para poder atender uma demanda melhor ou alguma coisa. A infraestrutura é extremamente cara, seja no lado aeroportuário, seja no aspecto operacional de controle de tráfego aéreo, seja para as empresas aéreas.

E aqui eu posso dizer, relembrar o que foi discutido na reunião da semana passada, que foi o ponto crítico do combustível para as empresas aéreas, que hoje se torna algo praticamente fatídico com relação à melhoria das suas condições operacionais e em termos de lucratividade. E quero também pegar um gancho daquilo que o Dr. Ronei falou de que os empresários têm que ser um pouco mais criativos com relação a isso.

E eu me reporto aqui a um exemplo que passou já há mais de 20, 30 anos, que foi no Aeroporto de Los Angeles, quando resolveram fazer um congelamento das tarifas aeroportuárias durante 20 anos. E eles publicaram que as tarifas aeroportuárias do Aeroporto de Los Angeles seriam congelados durante 20 anos.

O que já aconteceu? Aumentou-se a demanda, ele aumentou a sua capacidade e houve, então, um movimento muito favorável à operacionalidade do aeroporto, destoando, inclusive, com um grande aumento sobre aquilo que representava o Aeroporto de São Francisco, tanto que o aeroporto que tem o maior movimento para Ásia é o de Los Angeles, e não é o de São Francisco, não é o de Denver. Então, não há nenhuma discussão com relação a isso.

Agora, nós precisamos realmente sentar e discutir esse assunto de uma maneira realmente clara, de uma maneira em que se torne positivo tudo aquilo que tenha essa influência do ponto de vista de cobrança, porque é inconcebível órgãos ficarem 8, 10 anos sem o seu reajuste, e depois haver um reajuste; ou se ajustar uma sistemática de reajuste, e, depois, logo no ano seguinte, não haver o reajuste. Quer dizer, não há questão de sobrevivência. O prejuízo vem e bate à nossa porta de uma maneira trágica, de maneira que não temos

condições de manter as condições de operacionalidade, às vezes, de uma instituição ou de uma empresa aérea, com um alto prejuízo.

Eu gostaria de deixar clara essa posição da empresa, a minha posição, aliás, e não a da Infraero, mas a minha posição de que nós chegamos finalmente a um ponto, eu diria, crítico para o sucesso dos andamentos dos nossos trabalhos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Eu agradeço a exposição Dr. Tercio.

E passo a palavra novamente ao Catanant, para as suas posições.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Obrigado, Dorieldo.

Eu teria muito pouco a acrescentar, então, gostaria só de tentar sumarizar o ponto trazido. Vou ler um breve texto que poderia surgir, inclusive, como justificativa de uma eventual proposta. E a gente vai ver se consegue apresentar e negociar o prazo com a Relatora.

Mas essencialmente:

O art. 8º, inciso XXV, da Lei 11.182, de 2005, confere à Anac a competência para estabelecer o regime tarifário da exploração da infraestrutura aeroportuária no todo ou em parte. O art. 11, inciso III, do Decreto 5.731, de 2006, que regulamenta a Lei da Anac, esclarece que essa competência inclui a definição de preços específicos. Dessa forma, portanto, a Anac passaria a estabelecer o regime de exploração da infraestrutura tarifária, regulação de preços em sentido amplo, por meio dos seus atos infralegis.

A agência teria a flexibilidade necessária para avaliar o contexto mundial sobre regulação de preços de aeroportos e, assim, definir a regulação de forma mais eficiente e que atenda aos interesses da sociedade, considerando a especificidade dos diferentes aeroportos localizados em regiões com diferenças significativas, que naturalmente demandam uma forma de regulação compatível com suas características. A regulação de preços centralizada, tal como atualmente vigente, está claramente ultrapassada.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Terminado, Catanant? *(Pausa.)*

Eu só pediria, eu vou usar um critério bem lógico, eu acredito que o Dr. Tercio seja o mais idoso da Comissão. Estou certo? *(Pausa.)*

O senhor me substituiria por dois minutinhos sim? Eu preciso dar uma saída para atender a minha...

E eu passo a palavra ao Dr. Geraldo na sequência.

Agradeço ao Catanant.

Dr. Geraldo com a palavra.

O SR. GERALDO VIEIRA – Eu acho que a questão essencial no que diz respeito à tarifa passa pela resposta de uma pergunta de como nós podemos nos desvencilhar do Estado brasileiro. E eu falo isso, porque é muito simples dizer...

Eu quero fazer um esclarecimento anterior, na proposta que nós fizemos, nós mantivemos ou o sistema enrijecido da Lei 6.009, com todos os seus consentâneos, mas propusemos também, ao mantermos o sistema das tarifas aeroportuárias e aeronáuticas, reduzirmos as isenções tarifárias com relação a aeronaves em específico operadas pelo Estado, aeronaves militares, já que eles têm os aeródromos militares, eles podem operar os aeródromos militares, e retiramos isenções para determinados tipos de passageiros que estavam contemplados.

Por que fizemos isso aí? Qual é a nossa posição quanto ao setor privado? Eu ouvi aqui os depoimentos dos representantes dos órgãos, das entidades públicas que têm aqui representação, e o diagnóstico deles e a opinião deles é a mesma, mas temos aqui dois grupos: o grupo do setor privado, que paga a conta, e o grupo do setor público, e isso é muito bom nesta Comissão, porque, através dessa dicotomia de entendimentos e propostas, é que nós podemos evoluir para algo mais efetivo, mais eficiente para o País.

A primeira expressão utilizada aqui, eu até anotei, foi a de que os empresários devem ter mais criatividade. Isso me leva a pensar, leva-me à conclusão de que o nosso problema é o Estado brasileiro de novo, porque o empresário do setor que opera aeroporto é empresário estatal. Quem opera aeroporto é a Infraero, salvo quatro, cinco exceções dos aeroportos agora que foram recém-concessionadas. Então, como ser mais criativo se o agente público está rigorosamente engessado por procedimentos de compras e serviços que tiram dele a liberdade de escolher os melhores produtos, os melhores insumos e se submeter à Lei 8.666?

Bom, em segundo lugar, os empresários também devem ser mais criativos. Nós não operamos aeroportos. E, no modelo desenvolvido para privatização dos aeroportos, concessão dos aeroportos centrais, esses que estão sendo concedidos, a Anac poderia ter feito um regime tarifário diferente, poderia dentro do modelo, mas optou por utilizar o modelo da Lei 6.009, de novo, estabelecendo as regras tarifárias e liberando os preços específicos do aeroporto.

Se formos pegar a “contabilidade regulatória”, entre aspas, dessas concessionárias, vamos verificar que boa parte dos recursos dela eu acho que hoje deve girar em torno de 70%. E é um número meio indefinido, porque ele não é transparente, eles não publicam balanços trimestrais, esclarecendo como gastam as tarifas que arrecadam ou os preços específicos que cobram. Mas as tarifas devem corresponder a cerca de 30% receita bruta do aeroporto, do faturamento bruto do aeroporto.

E essas tarifas são carregadas por decisões erradas de Estado, carregadas com adicionais tarifários, que são contribuições de intervenção no domínio econômico, que não retornam para o setor, historicamente sempre contingenciadas ou reservadas para resolver os problemas da política fiscal do Governo, e não retornam para investimentos em expansão e modernização do sistema. Isso está acontecendo agora, mas acontece há 20 anos. É por isso que eu digo que temos que nos livrar do Estado brasileiro, essa questão que está embutida é a questão fundamental.

O Presidente Fernando Henrique Cardoso, na crise de 1989, solicitou ao Ministro da Aeronáutica, ao Comandante da Aeronáutica, que expedisse uma portaria, aumentando tarifas de embarque. E destinou essa diferença do aumento da tarifa de embarque internacional para pagar a dívida pública mobiliária. Isso é subversão de conceitos, porque, quando o Estado comparece e presta um serviço, e é remunerado por ele, o preço do serviço deve corresponder ao serviço; os preços que ele pratica, os valores da tarifa devem corresponder ao serviço prestado.

Então, nós estamos carregando tarifas aeroportuárias com adicionais tarifários. Estamos dando isenções para aeronaves públicas operarem nos aeroportos brasileiros sem custo nenhum. A Anac adota um modelo que lidera uma receita bruta, 30% da receita é enrijecida, e 70% é liberada.

Os concessionários estão atuando em regime de monopólio natural. E a agência faz ouvidos moucos, e não ouve; e faz olhos cegos, e não olha. Isso daí não tem nenhum procedimento de contabilidade regulatória que seja minimamente claro, transparente; não toma decisões com relação a preços.

Então, agora vêm aqui os representantes do setor público querer resolver o seu problema e dizer que, mesmo com a estrutura tarifária rígida, os abusos estão aí. Vocês acham que os operadores privados que, no final, pagam a conta ou o usuário da Aviação Civil confiam que vai ser instituída uma política regulatória adequada em que a agência faz de conta que faz audiência pública? Por conta do faz de conta, estamos colocando dispositivos na nossa proposta do CBA para readequar os comportamentos da agência naquilo que a agência deveria fazer dentro do sistema constitucional vigente. Nós precisamos obrigar, especificar declarações de princípios, de valores a orientar o comportamento que deveria ser adotado desde o primeiro dia de funcionamento da agência, e não se consegue fazer isso.

Também, quando você trata de monopólios naturais, do ponto de vista da economia, você está arbitrando investimentos, você está decidindo sobre investimentos e oportunidades de investimento. Um setor absolutamente sob monopólio e sob reserva estatal vem agora reivindicar uma política de liberdade tarifária, sem que vocês tragam automaticamente para dentro do projeto de lei, e eu não vi nenhuma proposta, mecanismos que assegurem que o trabalho de regulação será transparente e será submetido a controle social. Aliás, controle social já previsto na Lei 11.182, e não implementado.

Em segundo lugar, que confiança nós temos, quando a gestão das agências tem conotação política? Basta ver pela indicação dos dirigentes das agências. Então, como vamos criar um mecanismo eficiente a tratar de mexer no bolso do usuário, sem norma, sem princípio, sem o conceito, dentro de um Estado que está em crise, e crise política, crise não institucional, crise econômica, crise fiscal?

Vocês esquecem que uma empresa aérea pode ser destruída em três, quatro meses. Quando a gente apura um prejuízo, são bilhões de reais por mês. E as empresas estão nessa dificuldade.

Faz 20 anos que nós lutamos contra o preço de combustível no Brasil. Há um paizinho lá no centro da África que não produz 1g de petróleo, e em que o combustível é mais barato do que no Brasil, o combustível para aviação. Faz 20 anos que temos que enfrentar a Petrobras, que faz ouvidos moucos, e aqui ninguém quer discutir o problema do preço de combustível, mas ele representa quase 40% do custo de uma empresa, e está inviabilizando as empresas.

O Governo quebrou a Varig, a Vasp, a Transbrasil – o Governo quebrou! O Governo quebrou com congelamento tarifário, e ainda não pagou a conta. E está perdendo todas as discussões no Judiciário.

Então, fico eu aqui pensando que é muito bonito. Eu acredito na economia de mercado e na livre concorrência; eu não acredito que haja possibilidade de livre concorrência, em regime de monopólio natural ou monopólio estatal. Por isso, nós viemos aqui, o nosso setor, e propôs que continue o enrijecimento tarifário, porque não há clareza nem confiança nos agentes públicos que possam executar ou implementar uma política regulatória, o que significa estabelecimentos de preços que tenham racionalidade econômica, porque não têm.

Nós não sabemos hoje o custo de administração dos aeroportos da Infraero, porque há uma cesta em que entra dinheiro e é distribuído com subsídio entre aeroportos. Nós não sabemos dos ajustes que políticas há nas delegações de aeroportos regionais, hoje administrados por Municípios, ou por Estados, ou por departamentos estaduais ou municipais. Então, é simples dizer e sustentar que o modelo é ruim.

Claro que é ruim, e nós somos as principais vítimas disso, porque operamos em larga escala, e estou me referindo às empresas aéreas. Mas como resolver o assunto? Eu acho que fizemos a nossa proposta de manter o setor enrijecido.

Se o modelo é para desenrijecer o modelo, que venham aqui, então, propostas que assegurem que o modelo que virá terá racionalidade econômica por cada unidade de produção, e não para um pacote de aeroportos enfiado na cesta da empresa estatal. Em segundo lugar, que Anac vai criar mecanismos eficientes para controlar preços onde existe monopólio natural.

Se nós conseguirmos colocar essas declarações na lei, essas condicionantes, nós não temos nada – nada! – a opor com relação à liberalização de tarifas. Agora, nós vamos atuar no Congresso, se precisar. Se esta Comissão resolver liberalizar o sistema, para que a Anac implemente o sistema de regulação, nós vamos trabalhar contra.

Nós queremos uma solução, segurança jurídica, segurança econômica, para que possa haver um mínimo de segurança jurídica para frente. E por isso que eu digo: nós precisamos dar adequação nesse setor ao papel do Estado brasileiro. Infelizmente, nos últimos anos, o Estado quebrou essas empresas todas a que me referi e vai quebrar as atuais, se providências não forem tomadas – e as providências não são tomadas!

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Eu agradeço a exposição.

E passo, por dois minutos, a palavra para tréplica para o Dr. Tercio.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Muito obrigado.

Eu gostaria de agradecer ao Dr. Geraldo, porque, embora ele tenha sido um pouco áspero nas suas afirmações, na realidade ele não deixa de absorver e de comentar tudo aquilo que foi falado aqui hoje de que, na realidade, o momento é chegado para se discutir uma nova legislação que trate sobre tarifas. Mas eu gostaria de deixar registrado que a época de subsídios cruzados dentro da Infraero acabou já há alguns anos e que nós lembramos com um grande pesar um prejuízo que foi dado pelas três empresas por ele mencionadas, das quais a Infraero não recebeu nenhum centavo daquilo que foi estabelecido como um acordo, e que não foi cumprido pelas empresas. Mas a Infraero respondeu com o seu prejuízo de balanços, e não foi um prejuízo pequeno, foi um balanço muito grande, dado por todas essas empresas e mais algumas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Bom, eu declaro suspensos os trabalhos para o almoço. E nós teremos retorno às 13h30. Poderá haver, na parte da tarde, com a conveniência do Presidente, mais uma destinação para a continuidade desses assuntos, desde que destinado o tempo para ouvir as associações e as entidades Anac, Infraero e o Decea, que apresentarão aqui.

Então, a reunião fica suspensa para o almoço. E o retorno de todos será às 13h30.

Está previsto horário das 14h, para o início das apresentações. Então, eu creio que das 13h30 às 14h haja um horário para ...

O SR. CARLOS EBNER (*Fora do microfone.*) – Eu quero responder...

O SR. PRESIDENTE (Dorieldo Luiz dos Prazeres) – Eu sei, mas estamos com o horário avançado para o almoço. Então, no retorno, o Presidente reabre para as colocações.

Obrigado.

(Iniciada às 10 horas e 17 minutos, a reunião é suspensa às 12 horas e 7 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dando início aos trabalhos da Comissão, vamos agora para a segunda parte. Conforme a aprovação do Requerimento nº 7, de 2015, de autoria do Sr. Geraldo Ribeiro Vieira, passamos a nossa audiência pública, que tem como convidados a Anac, cujo representante irá discorrer sobre o regime das tarifas aeroportuárias: estruturas das tarifas e correspondentes serviços; custos dos serviços e fixação dos valores das tarifas; preços específicos; mecanismos utilizados para o controle e monitoramento dos preços praticados em regime de monopólio natural e repasse de ganhos de produtividade para os usuários e temas conexos; taxas de fiscalização; remuneração por serviços prestados, preços.

Decea. Regime das tarifas aeronáuticas: estrutura das tarifas e correspondentes serviços; custo dos serviços e fixação dos valores das tarifas; mecanismos utilizados para o controle e monitoramento dos preços praticados; exclusividade na exploração e repasse de ganhos de produtividade para os usuários e temas conexos.

Infraero. Aeroportos administrados pela empresa; resultado, por aeroporto, no quinquênio 2010/2015; política de preços específicos e desequilíbrios estruturais; fontes de financiamento e subsídios cruzados entre os aeroportos e temas conexos.

Assim, então, gostaríamos de convidar, para que fizesse parte da Mesa, o Sr. Jose Barreto de Andrade Neto, representando a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); a Srª Viviane Franco Moser, também representante da Agência Nacional de Aviação Civil; o Sr. Elismar Gonçalves Lopes, representando a Infraero; o Sr. Claiton Resende Faria, também representando a Infraero, e o Sr. José Carlos Arelhano Pontes, representante do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea).

Os convidados dispõem de dez minutos para fazer suas exposições. Após, os membros poderão usar da palavra na ordem de inscrição, com preferência para o Relator e o Presidente ou o autor do requerimento, seguidos pelos demais membros.

Passamos a palavra, conforme a inscrição, ao Sr. Jose Barreto de Andrade Neto.

Fique à vontade.

O SR. JOSE BARRETO DE ANDRADE NETO – Boa tarde a todos.

Vou dividir o tempo com a Viviane. É a mesma apresentação que vamos fazer. Não sei se vamos ter dez ou vinte minutos.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – No caso, podem ser vinte minutos, se forem as duas apresentações.

O SR. JOSE BARRETO DE ANDRADE NETO – O.k. Pode passar o eslaide.

Esse é um roteiro da apresentação que a gente vai fazer hoje. A gente tentou cobrir todos os assuntos que foram contemplados no requerimento. Acho que apenas a parte de taxa de fiscalização, que é uma área diferente da nossa, que a gente não está abrangendo. A gente vai, inicialmente, falar sobre quais são os aeroportos regulados; dentro desses aeroportos, qual é o objeto da regulação econômica de tarifas e preço específico; vamos falar um pouco sobre evolução da regulação de infraestrutura aeroportuária, e há uma parte mais específica em que a gente fala sobre vários tópicos de regulação tarifária. Finalmente, a gente fala de monitoramento de preços específicos e dos desafios regulatórios para o futuro.

Vou passar a palavra, agora, para a Viviane Franco Moser.

A SRª VIVIANE FRANCO MOSER – Boa tarde.

A ideia é fazer um nivelamento. Acho que muitos dos senhores já conhecem nossa regulação, nossas normas, mas é interessante fazer um nivelamento antes da discussão.

Hoje nós temos quatro grupos de aeroportos que são, de certa forma, regulados pela agência. Temos aeroportos administrados pela Infraero, que ainda opera a maioria dos aeroportos, são cerca de 60 aeroportos; os aeroportos conveniados, que são administrados por Estados e Municípios, são cerca de 126 aeroportos; os concedidos, que hoje são seis aeroportos – São Gonçalo do Amarante, Guarulhos, Brasília, Viracopos, Galeão e Confins – e, por fim, os aeroportos autorizados, que, hoje, se isso não mudou, se não estiver desatualizada essa informação, são somente cinco.

O que é objeto de regulação econômica pela Anac? Nós temos as tarifas e os preços específicos. As receitas tarifárias, que são divididas entre tarifas aeroportuárias e preços específicos, estão dadas pela Lei nº 6.009/73 e regulamentadas pelo Decreto nº 89.121/83. Então, a lei define o que é remunerado, superficialmente, por tarifas; portanto, nós temos as tarifas de embarque, conexão, pouso, permanência, armazenagem e capatazia, de carga importada e exportada. E temos os preços específicos.

Atualmente, as tarifas aeroportuárias, com exceção dos aeródromos autorizados, são reguladas por preço teto, e os preços específicos, que são aqueles preços que remuneram todos os serviços que não são remunerados pelas tarifas, ou seja, são remunerados por preço específico, são preços livres, de livre negociação entre empresas aéreas e aeroportos, mas isso não significa que não haja nenhum tipo de regulação. Então, em preços específicos, basicamente, de forma simplificada, nós temos os arrendamentos de áreas, e arrendamentos de áreas dividem-se, também basicamente, em áreas comerciais e áreas operacionais. Nós chamamos de áreas operacionais aquelas áreas essenciais ao transporte aéreo. E, em prestação de serviços, temos os serviços de *handling* e diversos, porque são bastante diversificados os tipos de serviços prestados pelos aeroportos.

Em relação aos preços específicos, nós temos, basicamente, dois tipos de regulação: regulação por ameaça, e a agência também busca manter a concorrência. Eu não vou entrar em detalhes sobre esse assunto porque meu colega vai falar disso mais tarde.

Então, como eu falei, a Lei nº 6.009/73 define os tipos tarifários; superficialmente, define que tipo de serviço remunera cada tarifa. Aí vem a Portaria nº 306/2003. É bastante importante que o setor conheça essa portaria porque ela define diversas regras de aplicação tarifária. Em parte, ela vai reproduzir o que está na lei, o que está no Decreto nº 89.121/83, e essa portaria, em seu art. 6º, vem definir exatamente, de forma exaustiva,

quais são os serviços remunerados pelas tarifas aeroportuárias. Portanto, em relação à tarifa de embarque e conexão, ela vai remunerar os serviços e a infraestrutura do terminal de passageiro – salas de embarque, salas de desembarque, climatização dessa área, esteiras de bagagem, etc. Mesma coisa para pouso e permanência e armazenagem e capatazia. Como o tempo está corrido, eu nem vou entrar em detalhes, mas os senhores podem ver: é uma lista exaustiva, detalha todos os serviços que são remunerados pelas tarifas, e o que não está ali, então, seria cobrado como preço específico.

Aqui, brevemente, vou passar para o senhores como foi a evolução da nossa regulação tarifária. A Anac foi criada em 2005, como todos sabem, e, até 2010, a gente não tinha nenhum modelo regulatório. Nós herdamos muitas normas tarifárias do DAC, mas nada que estabelecesse um modelo de regulação tarifária. Então, até essa data, revisões ou reajustes tarifários da Infraero aconteciam de forma esporádica. Na época, portanto, a gente já estava há uns dez anos ou mais, se não me engano, sem qualquer reajuste dessas tarifas.

E a nossa área foi demandada a estabelecer um modelo regulatório para a Infraero. Até então, não havia nenhum aeroporto concedido, a construção do Asga (Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante) estava em estudo ainda. O primeiro modelo, por meio da Resolução 180/11, que regulou a Infraero e os aeroportos conveniados, aqueles administrados por Estados e Municípios, era um modelo que a gente chama de *cost-based*, um modelo de regulação por custo. O que significa isso? É um modelo em que a gente vai, periodicamente, recompor os custos dos aeroportos, mas não todos os custos. A gente vai buscar recompor os custos que a agência, por meio de alguma metodologia, considera custos eficientes, de modo a não repassar para o usuário ineficiências, custos ineficientes.

Então, esse modelo – acho que não cabe aqui trazer todo o detalhamento – era um modelo bem complexo, que recompôs as tarifas da Infraero, considerando uma metodologia de custos eficientes. Essa resolução é de 2011.

A partir de então, as concessões decolaram, tivemos a concessão do Asga; em 2012, de Guarulhos, Viracopos e Brasília; em 2013, Confins e Galeão, e aquele modelo se tornou defasado em relação a essa nova realidade das concessões, porque o modelo era baseado numa estrutura de subsídio cruzado, que não se sustentava mais com a concessão dos aeroportos. Então, a gente passou para um modelo que a gente vai chamar de *non cost-based*, não baseado em custos, assim como é o modelo de regulação tarifária das concessões, que a gente vai ver a seguir.

Então, só para explicar um pouquinho mais essa transição da regulação dos aeroportos da Infraero e dos conveniados, essa transição da Resolução nº 180/11, que foi o primeiro modelo de regulação, para a Resolução nº 350, de 2014, esse primeiro modelo previa reajustes anuais pelo IPCA, considerando um Fator X, que é um fator que o Barreto vai explicar logo a seguir. É um fator que busca compartilhar com os usuários ganhos de produtividade do setor. Além dos reajustes anuais, o modelo previa revisões tarifárias periódicas. Esse modelo é bastante complicado até para explicar, baseado em toda uma estrutura de subsídios cruzados, porque a Infraero administrava grandes aeroportos e aeroportos muito pequenos, cujo equilíbrio econômico-financeiro não seria possível por meio simplesmente das tarifas. Você teria um aumento tarifário tão grande, que inviabilizaria sua operação.

Então, nós fizemos essa primeira revisão tarifária, e isso gerou um aumento significativo. Para tarifas de pouso e permanência, gerou um aumento de até 150%, mas entendemos que foi cabível, até porque as tarifas estavam há dez anos sem qualquer reajuste. Só que, com a concessão desses seis grandes aeroportos, essa estrutura inerente ao modelo de subsídio cruzado cai, e se fôssemos replicar... A segunda revisão tarifária estava prevista para 2013, e, a partir daí, seria quinquenalmente, e você teria um novo aumento muito significativo. Então, a área técnica da Anac entendeu que esse modelo precisava ser reformulado. Nós recebemos, inclusive, um *input* nesse sentido da SAC, porque a situação financeira da Infraero, entendemos, é uma questão muito mais de política pública do que de modelo de regulação tarifária. Você sempre vai ter uma gama muito grande de aeroportos pequeninhos, deficitários por natureza. Então, a gente transformou esse modelo mais complexo em algo mais simples, que se chama de modelo não baseado em custos, e que prevê somente reajustes anuais pelo IPCA, descontado o Fator X, que é o repasse do ganho de produtividade.

O SR. JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO – Pode voltar o eslaide anterior, por favor?

Eu só queria falar um pouco sobre como se deu o processo de discussão pública de cada uma dessas resoluções.

Essa Resolução nº 180 foi para audiência pública no final de 2010 e só foi publicada em 2011. Houve um processo de ampla discussão pública, principalmente com a Infraero. A Infraero participou, com a Superintendência de Controladoria, bastante das discussões, os usuários dos aeroportos também. Existe uma memória de cálculo bastante pormenorizada, que trata dos cálculos que foram feitos. A mesma coisa se aplica à Resolução nº 350/2013.

A SRª VIVIANE FRANCO MOSER – Obrigada, Barreto.

Eu também estou preocupada com o tempo, não quis entrar em detalhes.

Passando agora, rapidamente, para um modelo de regulação tarifária do contrato de concessão, o que é importante observar aqui é que o equilíbrio econômico-financeiro das concessões é dado no momento do leilão. Então, ele é pactuado na assinatura do contrato. Assim, não há previsão de revisões tarifárias periódicas, como você vê em alguns modelos de regulação tarifária no exterior, por exemplo. Na Inglaterra, eles venderam o ativo, venderam a empresa, venderam o aeroporto, e periodicamente há uma revisão, eles fazem uma revisão de todos os custos necessários para a manutenção desse equilíbrio econômico. Não é o nosso caso. No nosso caso, o equilíbrio econômico-financeiro é dado no momento da assinatura do contrato, e o que é previsto em termos de regulação tarifária são reajustes também pelo IPCA, e aí já previsto também, além do Fator X, o Fator Q, que busca expressar, na forma do reajuste, a qualidade do serviço prestado. Então, dependendo dessa qualidade do serviço, vai ser gerado um desconto ou um bônus para a concessionária.

O que existe, além dos reajustes tarifários? Possibilidades de revisões extraordinárias baseadas numa matriz de risco. Então, há os riscos assumidos pelo poder concedente e os riscos assumidos pela concessionária. Em se materializando alguns riscos do poder concedente, a gente daria o reequilíbrio em favor da concessionária, que pode ser tanto por meio de outorga como por meio de tarifa, além de outras formas que existem também, aumento do prazo da concessão, diminuição de obrigações de investimentos... Mas acho que o mais provável é que sempre se dê por outorga ou por tarifa.

Por fim, finalizando a minha parte, dando essa geral do que a Anac faz em termos de regulação tarifária, e em seguida passamos para a regulação de preço específico, temos aí os aeroportos autorizados que hoje operam. Quer dizer, eles ainda não operam porque eles obtiveram, recentemente, seu termo de autorização, ainda estão em processo de homologação, mas eles vão operar sob um regime de liberdade tarifária. Embora seja um regime de liberdade tarifária, eles ainda devem observar os tipos tarifários existentes na Lei nº 6.009/73 e o recolhimento da Ataero. Entende-se que esse é o melhor modelo para aeródromos atualizados porque são aeródromos que surgem unicamente por iniciativa, por desejo da iniciativa privada. Se você regular tarifa, você pode inibir investimentos nesse setor que são necessários e importantes, principalmente no atendimento da aviação executiva, aviação geral, que são as operações que esses aeroportos podem atender.

Repaso a palavra agora para o Barreto.

O SR. JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO – Agora vamos falar um pouco sobre o Fator X, o compartilhamento de ganhos de produtividade. A ideia da regulação tarifária é controlar o poder de monopólio do aeroporto, porém, isso tem que ser feito de tal forma que a tarifa não seja muito baixa e o aeroporto acabe não conseguindo se viabilizar. Então, esse é o pano de fundo. O Fator X serve para isso, para tentar encontrar a variação da produtividade ao longo do tempo, reduzir ou aumentar o valor da tarifa.

A gente sabe que os mercados que têm concorrência perfeita são os que alcançam melhor resultado, têm preço mais adequado, geram mais eficiência. Nos mercados monopolistas acontece o contrário.

Pode passar.

A pergunta que a gente se faz é se os aeroportos brasileiros têm poder de monopólio. Conhecendo os aeroportos mais a fundo, a gente percebe que alguns têm poder de monopólio maior que outros, porém, a Lei nº 6.009/73 trata todos da mesma forma, todos têm que ter uma tarifa aprovada pela Anac. Então, a lei trata os aeroportos todos como monopólio natural.

Pode passar.

A fórmula do reajuste é essa. A gente reajusta as tarifas tanto dos aeroportos da Infraero conveniados quanto dos contratos de concessão pelo IPCA, pelo Fator X e pelo Fator Q.

Pode passar.

Como eu falei, o objetivo do Fator X é tentar replicar as forças de mercado do ambiente competitivo. Isso é feito através de um compartilhamento de riscos com os aeroportos tanto concedidos quanto da Infraero. A gente tem observado mais recentemente uma queda de demanda. Os custos continuam aumentando, então, a situação macroeconômica tem feito com que a produtividade dos aeroportos tenha sido menor. Isso, no mercado competitivo, faria com que as tarifas aumentassem. A gente tem percebido isso acontecendo em todos os setores, praticamente. Então, o Fator X tenderia, em contextos como esse, a ter valor negativo, gerando um incremento das tarifas. O Fator X, até agora, sempre foi positivo, mas pode ser que, com o tempo, isso mude, refletindo essa situação macroeconômica. O mesmo vale para perda de produtividade, repassando parte do ônus para o consumidor.

Essa aqui é a fórmula do Fator X. Ela parece um pouco confusa à primeira vista, mas ela simplesmente tenta, no numerador, colocar a variação dos produtos, e, no denominador, a variação dos custos dos aeroportos. Então, a gente considera, como produtos, pouso e embarque, tanto doméstico quanto internacional; são

quatro produtos. Pouso é uma *proxy* muito boa de permanência, então a gente não usa permanência, e também não tem armazenagem e capatazia, que é uma atividade mais competitiva, o aeroporto enfrenta uma concorrência maior de outros aeroportos e também de portos secos.

Pode passar.

Essa é uma forma mais aberta. Como temos pouco tempo, vou passar direto.

Esse é um resumo do que nós falamos. A Infraero segue a Resolução nº 350 com o fator x. Os conveniados de tais Municípios também seguem a 350; os concedidos têm condições próprias, estabelecidas em contrato; os autorizados têm liberdade tarifária, não podem operar aviação regular e seguem os tipos tarifários da 6.009.

Pode passar.

Bom, vou falar um pouco sobre preços específicos.

Nós não tratamos de todos os preços específicos dos aeroportos, só daqueles que são essenciais, aqueles que fazem parte das atividades que são essenciais para a operação. Aqui há um exemplo, mas há outros. Os aeroportos concedidos têm também... (*Ininteligível.*)

...doméstica, basicamente *check-in*, serviço de rampa, área de serviço em que as empresas de rampa colocam seus equipamentos, carga e descarga de aeronave, recebimento de despacho de carga e bens transportados, abastecimento de combustível e lubrificantes.

O histórico da regulação de preços específicos, podemos resumir da seguinte forma, até 97, regulação do DAC: existe um preço por metro quadrado para cada uma dessas áreas. O preço era diferente para empresas de transporte aéreo e exatas, mas o órgão regulador dizia qual era o preço por metro quadrado.

Pode passar.

Em 2009, isso acabou, e esses preços deixaram de ser regulados. Os aeroportos da Infraero e conveniados passaram a utilizar tabela própria, mas ainda existia, principalmente nas áreas em que não eram licitadas, não uma precificação – o Claiton pode falar melhor sobre isso depois –, feita com vistas a maximizar lucros ou promover maior eficiência; havia uma preocupação em justificar, até para órgãos de controle, como era feita a precificação. Então, utilizava-se aquele preço da 774 com alguns índices de preço, como INPC e INCC. Essa resolução gerou um certo desconforto para o mercado, por causa de algumas regras, como a exigência de compartilhamento de 10% de todas as áreas, utilização de exclusividade limitada ao *capacity share* das empresas. Isso gerou a necessidade de revisão urgente dessa resolução. Atendendo a todos os agentes de mercado, foi feita essa mudança.

Pode passar.

Foi feita a Resolução nº 302, que simplificou mais a norma. Deixou claro que aquelas regras só se aplicavam em caso de escassez e criou a ideia do monitoramento de preço específico dessas áreas. A mesma coisa se aplica ao contrato de concessão – é o que estava no eslaide anterior; acho que nem precisa voltar.

Agora, vamos falar um pouco sobre a parte conceitual.

Pode descer.

O que significa monitoramento de preço.

(*Soa a campanha.*)

O SR. JOSE BARRETO DE ANDRADE NETO – Considerando que isso é uma coisa nova no mercado brasileiro, existem muitas dúvidas dos interessados, dos aeroportos, até mesmo dentro da agência existe uma discussão sobre isso. O que o monitoramento visa a verificar é a existência de preço discriminatório ou abusivo. O aeroporto tem poder de mercado e pode colocar preços que abusem o poder de mercado e que tirem grande parte da renda do setor em detrimento das empresas aéreas, dos usuários. Uma maneira que se tem de controlar isso é verificando se os preços estão abusivos, se ele está cobrando um preço muito alto. Podemos olhar isso comparando com o preço anterior, com o preço dos outros aeroportos.

Eu tenho a impressão de que o mercado tem suspeita de que está havendo alguns casos como esse, mas a Anac está olhando com mais atenção ultimamente a existência de preços diferentes para diferentes usuários. De uma empresa que tem mais poder de mercado, por exemplo, o aeroporto cobra menos e cobra mais de uma empresa que tem menos poder de mercado. Entendemos que isso é mais fácil de enquadrar com preço discriminatório. Portanto, o foco da agência, nesse momento, é tentar identificar esses tipos de caso.

Pode baixar.

Todo mundo questiona: “o que é um preço abusivo? O que a Anac vai entender como preço abusivo? Por que isso já não é estabelecido no contrato, para evitar incertezas jurídicas, como seria a análise da Anac?” A diferença com a qual a jurisprudência encara esses dois assuntos é: existe um ato ilícito. Por exemplo, o teto tarifário. Se, por acaso, o aeroporto colocar um preço maior, ele estará cometendo um ilícito. E do abuso. O abuso seria uma afronta não a uma regra específica, mas aos valores que orientam essa regra.

(Soa a campanha.)

O SR. JOSE BARRETO DE ANDRADE NETO – O que seriam os valores que orientam essa regra?

Pode baixar mais um eslaide.

Nós não regulamos o preço de partida porque entendíamos que isso poderia trazer ineficiência para o mercado. Imaginem se os aeroportos concedidos já saíssem com o preço regulado e se esse preço não fosse adequado, de forma a não remunerar os custos. Isso poderia criar até mesmo infraestrutura subótima, no longo prazo. Então, os valores são: eficiência econômica no curto prazo e no longo prazo.

Não estou tendo muito tempo para falar, por isso estou falando rapidamente.

Um das formas que temos de verificar se o preço está abusivo, se está ferindo os valores, é, por exemplo, se as empresas aéreas não conseguirem pagar aquele valor, se não estiver havendo nenhuma discriminação. Todas as empresas aéreas estão enfrentando o mesmo preço, e isso está fazendo com que a área seja subaproveitada. Esse seria um valor que entendemos que estaria sendo ferido e que poderia ser considerado.

Outros aspectos que podemos observar é a diferença tarifária entre aeroportos, sem uma justificativa, sem a existência de investimentos que justifiquem aquele preço, e a comparação com o que era antes.

Pode baixar mais um eslaide.

Agora vamos falar dos desafios regulatórios. Um dos principais desafios que temos é fazer as revisões extraordinárias dos aeroportos concedidos. Já temos diversos pedidos, mas até agora não foi feito nenhum; nenhum chegou ao final. Já estão avançados, mas nenhum chegou ao final.

Contabilidade regulatória. Nós precisamos ter informações, até mesmo para tocar revisões extraordinárias, sobre o porquê de uma área aeroportuária estar mais cara do que a outra; gerenciamento de informações, para tornar mais ágil essa análise de preço abusivo e discriminatório – chega um pedido e já temos as informações disponíveis –; descentralização, desregulamentação, principalmente de aeroportos conveniados que têm menor poder de mercado, que não justifica haver uma intervenção central – o Brasil é um dos poucos países em que isso acontece –; e também flexibilização da estrutura tarifária, para diminuir a rigidez com que algumas tarifas são reguladas, por exemplo, de pouso e permanência de aviação geral, que tem várias faixas. Tanto a Infraero quanto o mercado já sugeriram diversas alterações desse modelo.

É isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Muito obrigado.

Passamos agora a palavra ao Sr. Elismar Gonçalves Lopes, representante da Infraero, pelo tempo de dez minutos.

O SR. ELISMAR GONÇALVES LOPES – Boa tarde a todos.

Gostaria de agradecer a oportunidade de falar um pouco sobre a Infraero e também de falar com os senhores neste debate tão importante para o setor.

Pode passar.

Esta aqui é só uma agenda do nosso objetivo, que é falar sobre o que é a Infraero hoje, os seus resultados operacionais e financeiros, destacando o que foi o impacto que tivemos nos nossos resultados, em função da concessão de aeroportos superavitários. Vou comentar o desempenho dos aeroportos e concluir falando sobre o resultado da atividade de cada serviço que a Infraero explora.

Só para contextualizar, a Infraero é uma empresa pública, de direito privado. Hoje, responde pela operação de 60 aeroportos, distribuídos no País inteiro; são 28 terminais de carga aérea e 72 estações de prestação de serviço de telecomunicação e tráfego aéreo, que chamam de EPTAs e que fazem todo o serviço de navegação aérea dentro do País, em conjunto com o Decea.

Com relação aos nossos dados operacionais, eu os dividi em duas fases: o que são os resultados até a concessão dos aeroportos e o impacto que teve a concessão de cinco aeroportos e a desativação do aeroporto de Parnamirim, em Natal.

Em relação aos nossos dados, realizados de 2010 a 2012, verificamos que o movimento, até então, havia atingido 186 milhões de passageiros, com 997 mil toneladas de carga, operadas no nosso terminal de carga – aqui só cargas que transitam nos terminais de carga; nós não contabilizamos cargas de porão –, e 2,9 milhões de operações de pouso e decolagem. Isso gerou dentro do nosso sistema, em 2012, 4,3 bilhões em receitas operacionais – receitas, então, provenientes do pouso, do embarque, da permanência da navegação aérea – e também as nossas receitas comerciais da exploração de área dentro dos nossos terminais.

Para sustentar, então, essa infraestrutura aeroportuária, tivemos uma despesa operacional de 3,370 bilhões, em 2012, que representam os gastos que a Infraero teve com pessoal, orgânico, com serviços de terceiros dentro dos aeroportos, material de consumo, serviços públicos e despesas gerais. Verificamos que, em 2012,

tivemos um lucro de 396,7 milhões com as operações dos aeroportos e, nesse período, então, de 2010 a 2012, em todos os anos, fomos superavitários.

Após o que nós segregamos dentro dos nossos resultados, como o aeroporto não é uma propriedade da Infraero, tudo o que nós investimos dentro do aeroporto, nós contabilizamos, registramos contabilmente como despesa dentro do nosso resultado. Dentro de uma empresa privada comum, geralmente ativa-se isso dentro do balanço dela. Em função de ser um bem que é propriedade da União, nós lançamos diretamente na despesa todos os investimentos que fazemos. Detalhamos o que é o nosso investimento antes do registro dos investimentos que nós fazemos e o que é o nosso lucro, o nosso resultado após esses investimentos. Em 2012, depois desses investimentos que realizamos na infraestrutura aeroportuária, nós ainda geramos um lucro de 114,6 milhões, gerando, então, um resultado, antes dos tributos, da depreciação, da amortização e dos juros, que é o que chamamos de Ebit, numa sigla em inglês, de 961,4 milhões.

Nesse período, nós investimos, com os recursos próprios da Infraero, gerados a partir das suas operações, e também com recursos recebidos do Governo Federal, por meio de aporte de capital da União, 1,7 bilhão, em 2012; 1,1 bilhão, em 2011; e 644 milhões, em 2010. Geramos margens positivas em todos esse anos, sendo que, em 2012, nossa margem EBTIDA foi de 22% e a nossa margem líquida, de 9,1%.

Pode passar.

Em 2012, em função do leilão que ocorreu de concessão dos aeroportos de Brasília, Campinas e Guarulhos, nós fizemos a transferência do aeroporto, a partir de novembro de 2012, aos novos concessionários, à nova exploração. Esses três aeroportos representavam algo em torno de 29% do nosso movimento de passageiros, 19% do nosso movimento de aeronaves e 58% da carga aérea que operávamos nesses aeroportos, representando algo em torno de 36% do nosso faturamento.

Dentro do contrato de concessão, foi definido que o empregado da Infraero tinha direito de escolher entre permanecer nos quadros da Infraero ou transferir seu contrato de trabalho para os novos concessionários. E o que nós verificamos, depois dessa rodada, foi que 74% dos empregados preferiram permanecer nos quadros da Infraero. Ou seja, perdemos todo o faturamento dos três terminais e não conseguimos transferir todo o custo que tivemos com eles, sendo superavitários, ou seja, perdemos duas vezes.

Em agosto de 2014, fizemos a transferência de Galeão e Confins, os dois outros aeroportos que foram concedidos, e também fizemos a desativação do aeroporto de Natal, em função da inauguração do aeroporto de São Gonçalo do Amarante. Esses aeroportos representavam mais 20% dos passageiros com os quais a Infraero opera, 11% de aeronaves e 21% da carga aérea; representavam, então, 25% do nosso faturamento. Da mesma forma dos três primeiros, os empregados desses aeroportos também tiveram o direito de decidir se permaneceriam nos quadros da Infraero ou não. Apenas 7% do efetivo desses aeroportos optaram por transferir seu contrato de trabalho para os novos concessionários.

Detalho aqui a participação das receitas desses aeroportos no resultado da Infraero, em 2012: Guarulhos representava 24% do nosso faturamento, Campinas representava 8% e Brasília, 5%; Confins representava 4% e o Galeão, 12%. Então, 48% do nosso faturamento eram representados por receitas geradas nos demais aeroportos da Infraero.

Pode passar.

Em relação ao custo, em 2012, Guarulhos representava apenas 11% do custo da empresa; Campinas, 5%; Brasília, 3%; Confins, 3% também; e o Galeão, 11%. Os demais aeroportos representavam 67% do custo da Infraero. Ou seja, já se verifica aí o desequilíbrio entre o que os aeroportos geravam de receita e o que eles representavam de custo dentro da estrutura da empresa.

Aqui, então, analisamos o que é o resultado da Infraero pós saída desses aeroportos.

Em relação aos dados operacionais, verificamos que isso representou uma queda de mais de 29% no movimento de passageiros, chegando a 131 milhões de passageiros em 2014; 56,8% de queda na carga aérea e 26% no movimento de aeronaves. Verificamos que o nosso faturamento, que era 4,3 bilhões, em 2012, caiu para 2,992 bilhões, em 2014; e os custos, de 3,3 bilhões, caíram para 2,9 bilhões. Com isso, a Infraero teve um prejuízo, antes dos investimentos, da ordem de 886,5 milhões, no exercício. Após os investimentos, então, a Infraero teve um prejuízo de 2,083 bilhões, em 2014.

Tivemos o EBTIDA positivo, de 68,9 milhões, e foram investidos 2,185 bilhões nos aeroportos e também em participações na sociedade de propósitos específicos, que são responsáveis pela exploração dos aeroportos concedidos, e todos esses investimentos foram feitos com recursos que a União aportou na empresa. A margem EBITDA, então, caiu para 2,3%, em 2014, e a margem líquida, em função do prejuízo, ficou negativa em 29,6%.

Em 2015, neste primeiro semestre, verificamos que o prejuízo acumulado até o período é de 528,6 milhões, após os investimentos, e o EBITDA já está negativo 43,9 milhões.

Pode passar.

Este gráfico detalha, hoje,

Este gráfico detalha, hoje, a nossa estrutura, o nosso resultado por aeroporto, em que temos unidades superavitárias e unidades deficitárias. Hoje, dos 60 aeroportos com os quais operamos, apenas 20 são superavitários. Os demais, então, são deficitários.

O Aeroporto de Congonhas é o nosso principal aeroporto hoje e gerou, em 2014, 82,9 milhões de resultado, seguido pelo de Curitiba, Porto Alegre, Salvador, Recife, Fortaleza, Goiânia, Manaus, Florianópolis e Santos Dumont, que foram superavitários neste primeiro semestre de 2015. Do outro lado da tabela, nós temos a Pampulha, um aeroporto que gerou um déficit de 14 milhões; São José dos Campos, que gerou um déficit de 11,4 milhões; seguidos de João Pessoa, Campo de Marte, Uberlândia, Palmas, Ilhéus, Macapá, Petrolina e Boa Vista.

Alguns desses aeroportos tiveram impacto em função da concessão dos aeroportos nos seus resultados. Tivemos empregados os aeroportos de Guarulhos e Campinas, que, por exemplo, foram transferidos para Congonhas, para São José dos Campos, e isso fez com que o resultado desses aeroportos fosse impactado pela transferência desses empregados. Da mesma forma, o Aeroporto de Confins. Com a desativação, parte do efetivo hoje foi para o aeroporto da Pampulha; e, no Rio de Janeiro, parte do efetivo do Galeão está alocado no Aeroporto Santos Dumont.

Isso faz com que o resultado do aeroporto tenha sido impactado com esse custo. Muitas vezes, o efetivo não era necessário nesses aeroportos, o volume de empregados que foi transferido para eles.

Pode passar.

Aqui, então, detalhamos o nosso resultado por atividade.

Em 2013, num resultado consolidado, geramos estes 3,2 bilhões de receita contra 4,249 bilhões de despesa.

Aqui consideramos os resultados que teríamos, caso o aeroporto fosse uma propriedade da Infraero, ou seja, nós, então, registramos nesta linha aquilo que é depreciação do imóvel aeroporto, do ativo aeroporto. Isso, em 2013, representou um prejuízo de 996 milhões.

Detalhando esse resultado por atividade, verifica-se que a atividade de armazenagem e capatazia gerou uma receita de 355 milhões contra um custo de 398, gerando um prejuízo de 42,6 milhões. A atividade de embarque de passageiros gerou 872 milhões de receita contra um custo de 1,6 bilhão. A atividade de embarque de passageiros gerou um prejuízo de 801 milhões, em 2013. Da mesma forma, a operação com aeronaves gerou 313 milhões de receita, proveniente de pouso, de permanência, contra um custo de 1,124 bilhão. Isso gera um prejuízo, no exercício, de 810 milhões.

A navegação aérea também, da mesma forma, gerou uma receita de 329 milhões no ano contra um custo de 675, gerando, então, prejuízo de 345,9 milhões. E a atividade comercial, que ajuda a suportar a atividade aeroportuária, gera uma receita de 959 milhões contra um custo de 371, gerando um resultado positivo de 588 milhões, ajudando a sustentar as demais atividades aeroportuárias que são deficitárias.

Conforme o que a Viviane e o Barreto já haviam comentado, nós temos que explorar atividades não aeroportuárias dentro do terminal para podermos sustentar a atividade do aeroporto.

Era isso que eu queria falar para vocês.

Vou passar a palavra agora para o Claiton, para ele falar um pouco sobre preço específico.

O SR. CLAITON RESENDE FARIA – Boa tarde a todos.

O tempo está bem apertado. Não sei o quanto vou poder passar um pouquinho.

Vai administrando, Sr. Presidente!

Nós vamos especificar um pouquinho a parte não tarifária e essa evolução da legislação, especialmente em relação à questão da Infraero como empresa pública que está efetivamente regulada e precisa atender ao princípio da legalidade.

O nosso enfoque traz tanto as receitas puramente comerciais – que são as angariadas no desenvolvimento da experiência do passageiro em relação ao terminal de passageiros, às lojas, à parte de publicidade, e as receitas que nós auferimos em decorrência de alguns serviços que são prestados, como os serviços meteorológicos –, como as receitas operacionais, que tiveram uma regulação extremamente alterada ao longo do tempo – o Barreto já trouxe esse cenário, por isso vou passar por ele muito superficialmente.

Em detrimento da revogação da 774, começou uma discussão muito intensa em relação a essa questão em função do modelo que era utilizado anteriormente e das evoluções que a Agência trouxe em relação aos critérios de regulação relativamente à distribuição de áreas e à alocação dessas áreas nos aeroportos, em especial da Infraero.

Vamos lá.

Então, na Lei nº 6.009, vamos focar essa questão dos preços específicos. Ou seja, toda a ocupação, todo o desenvolvimento dessa atividade é de responsabilidade efetiva do operador, do administrador do aeroporto. E

aí nós vamos ter também, não obstante essa legislação incidir sobre os concessionários privados e da Infraero, que cada um vai ter uma política diferenciada.

Pode passar.

No nosso caso, nós tivemos um marco significativo em 2009 com a regulamentação do art. 116, salvo engano, da Lei de Licitações e Contratos, pelo qual se permite um regulamento próprio às entidades da administração indireta.

Nós criamos um capítulo específico em relação à concessão de uso de áreas, indo ao encontro dessa regulamentação efetiva que a própria Lei nº 6.009 estabelece. Então, foi criado esse capítulo dentro desse regulamento, e ele estratifica quais são as condições que a Infraero vai estabelecer, dentro de sua política comercial, para a utilização dos espaços. Ela incide sobre todas as áreas, instalações, equipamentos, edificações e traz, como marco – não poderia ser diferente – a licitação como obrigatória dentro do processo público de isonomia de seleção.

Eu trago também o art. 16, que estabelece como é que vai ser essa questão da precificação. Geralmente nós temos algumas situações, dentro dessas concessões para entidades que são essenciais aos aeroportos, em que se estabelecem os critérios de isenção. Quanto às demais atividades que são exploradas comercialmente, nós temos um preço fixo, que chamamos de garantia mínima. Pode haver um preço mínimo e pode haver um percentual que incida sobre essa operação comercial; pode ser cumulativo ou não, vai depender do segmento. Nós temos mais de 60 segmentos de negócio, que são esses explorados dentro do aeroporto, e, dentro de cada especificidade, podemos aplicar esses critérios, em conjunto ou separadamente.

Pode passar.

Nós também tivemos um marco importante dentro dessa política, que foi a implementação do pregão – não como um exercício de despesa, da forma que foi estabelecida pela lei de criação do pregão. Nós pudemos, dentro dos contratos de receita, também fazer essa aplicação da modalidade de pregão para o maior lance – o pregão foi criado para o menor lance. E aí também foi um marco muito significativo. Para as concessões sem investimento, é obrigatória a utilização dessa modalidade e, para as concessões com investimentos, nós continuamos utilizando a concorrência.

Pode passar.

Esse aí é um extrato do voto do Ministro Walton Alencar quando analisou, lá em 2010, uma representação em relação a essa questão da utilização do pregão para os contratos de receita. E aí ele traz esta pérola, que nós colocamos na parede lá e trabalhamos com muita propriedade, que é justamente a ausência de um normativo. E a Infraero foi muito feliz no exercício da implementação do seu regulamento de licitações, trazendo o pregão como um princípio para os contratos de receita que atenderam todos os princípios administrativos que estão ali elencados – depois, quem tiver oportunidade e curiosidade, é uma leitura importante.

Pode passar.

Posteriormente, dentro dessa discussão da evolução da 774, a Resolução nº 113, a Secretaria de Aviação Civil emitiu essa Portaria nº 228 e trouxe também algumas diretrizes da política comercial da Infraero visando um aperfeiçoamento e estratificou capítulos em relação à aplicação das áreas operacionais e das áreas comerciais.

Pode passar.

Posteriormente, também a Resolução nº 302 da Anac – já foi comentada pelo Barreto.

Pode passar.

Finalmente, o Ato Normativo nº 05, que se aplica exclusivamente aos aeroportos da Infraero e estratifica os procedimentos que nós adotamos, em especial nos contratos comerciais de cunho operacional. E aí ressalto uma divisão de aplicação de preço que é estratificada no art. 19, onde temos, para as atividades de despacho de aeronaves, carga e descarga e instalações de escritórios administrativos, a aplicação de uma tabela de preços específicos que é atualizada anualmente e publicada no *Diário Oficial da União*. Ela tem uma divisão em relação à aplicação em cada aeroporto administrado pela Infraero.

Pode passar.

Nos demais incisos, que é a parte de recebimento e despacho de carga, manutenção de aeronaves e serviços correlatos e abrigo de aeronaves, nós temos uma política diferenciada, que se traduz nesse elenco. Nós verificamos a aplicação do preço, aquele que é praticado naquele aeroporto, em especial onde está sendo feita a concessão de uso. Na ausência dessa referência, buscamos uma referência em aeroportos de mesma classe também administrados pela Infraero, buscando uma adequação desse valor em relação a essa concessão. Na ausência desses elementos, nós buscamos o preço praticado no mercado imobiliário local e outros fatores. Dependendo da atividade, também temos algumas políticas específicas.

Pode passar.

Essa é a tabela vigente em relação à aplicação daqueles três incisos.

Pode passar.

Basicamente, era isso que queríamos ressaltar.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Quero lembrar que já temos inscritos.

Por favor.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Agora, com a palavra, o Sr. José Carlos Arelhano Pontes, representante do Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES – Boa tarde, senhores. É uma satisfação estar aqui e é também uma boa oportunidade para o Decea, órgão regulador e provedor de serviços de navegação aérea, se apresentar.

Temos uma parceria muito importante com a Infraero nessa atividade, assim como com vários outros parceiros – vamos chamá-los assim –, com governos estaduais e municipais e organismos privados também, nas EPTAs.

Pode passar.

Na minha apresentação dividi as estruturas, juntei a legislação que vamos ver, os serviços correspondentes, os custos desses serviços, a fixação dos valores e o controle e monitoramento.

Pode passar por favor.

Basicamente, aqui é só para dizer que a Lei Complementar define que é uma atribuição subsidiária do Comando da Aeronáutica a segurança da navegação aérea. Então, esse é o tópico maior desse serviço.

Pode passar.

O CBA traz algumas situações específicas sobre essa navegação aérea e o tráfego aéreo – são pontos importantes. A utilização do espaço aéreo por qualquer aeronave fica sujeita às normas e condições e também às tarifas de uso das comunicações e auxílios à navegação aérea – isso precisa ser corrigido, porque a Lei nº 6.009 resumiu este nome “tarifas de navegação aérea”.

Próximo.

Um decreto da estrutura regimental do Comando da Aeronáutica define três atribuições para propor ao Ministro de Estado: a fixação das tarifas tem que ser aprovada pelo Ministro de Estado da Defesa; o Comandante da Aeronáutica é quem fixa essas tarifas após essa autorização; e é também o Comandante da Aeronáutica quem estabelece o regime jurídico dessas tarifas.

Próximo.

Ainda nesse Decreto nº 5.731 se diz que o Comando da Aeronáutica, ao editar qualquer norma, tem que fazer a coordenação com a Anac – se essa norma ou esse ato for repercutir economicamente ou operacionalmente para as empresas que fazem os serviços.

Próximo.

Também aí o regulamento da Anac confirma essa situação da exploração pela União, através do Comando da Aeronáutica, do Sistema de Controle do Espaço Aéreo, aí embutidos os serviços de navegação aérea.

Continuando esse mesmo decreto, ainda sobre o regime jurídico das tarifas ao Comandante da Aeronáutica.

Próximo.

A lei que criou a Anac, da mesma forma, faz referência a esses procedimentos que o Decea ou o Comando da Aeronáutica emita que vá repercutir economicamente.

Nós estamos sempre em coordenação com a Anac, e agora mais ainda com a SAC, nesse processo, qualquer interferência de repercussão econômica.

Próximo.

Para os senhores terem ideia, aqui se vê a estrutura onde esse serviço é prestado. O território nacional é dividido em grandes regiões de voo onde esses serviços, em termos de navegação aérea e de rotas, são prestados. Ali há um detalhe do corredor Rio-São Paulo, que é onde há o maior fluxo de tráfego aéreo nesse mapa, no nosso território. Tem 22 mil quilômetros quadrados a área de responsabilidade do Comando, do Decea, e, nessas parcerias, também da Infraero e das EPTAs.

Próximo.

Ainda o Decreto nº 21 – no caso, a Convenção de Chicago – entrando agora mais detalhadamente nas tarifas. Nós procuramos seguir as recomendações da Oaci nesses dois documentos, que falam claramente o que o mundo entende sobre tarifas de navegação aérea – são políticas da Oaci – e também um manual de serviços econômicos de navegação aérea.

Próximo.

A lei que criou as tarifas, de 1973, foi a 6.009. Ela foi alterada em 2012 e dividiu a tarifa TAT, que é da área terminal, em duas tarifas, a de aproximação e a de aeródromo. Por que foi dividido assim? Porque na inten-

ção... Como ocorreu com o Asga, o serviço de navegação aérea também foi concedido. Essa era a ideia inicial, e por isso houve essa separação lá em 2012 também. Antes da concessão do Asga, a ideia era continuar com esse modelo de concessão, mas depois mudou para um novo modelo. Então, esses serviços de navegação aérea continuaram com o Decea. Por isso é que houve essa separação. Então, a TAN, as tarifas que remuneram os serviços em rota...

Pode passar aí que vou explicar melhor.

Pode passar – é só a descrição das tarifas.

Aí é como é cobrada e calculada essa tarifa dentro da nossa portaria interna, do Comando, que é a Portaria nº 44.

É uma fórmula simples, é o fator peso. Então, para a aeronave voando em rota, é o peso da aeronave, o fator peso, vezes o somatório das distâncias voadas vezes a tarifa de cada trecho voado. As tarifas continentais têm um preço único, só há alteração para a tarifa oceânica.

Próximo.

A tarifa TAT... A PP, a TAT e a DR também seguem o mesmo modelo, só entra o fator peso vezes a tarifa. Não há distância voada ali porque praticamente é na final, no trecho de aproximação e no trecho da final.

Próximo.

Também a DR – já falei.

Pode passar.

Para os senhores terem uma ideia de como são prestados esses serviços. Na verdade, a aeronave em rota é monitorada constantemente pelos centros de controle de área. Na verdade, todo o custo desses centros é remunerado pelas tarifas TAN. Quando a aeronave vai descendo, quando começa a fazer o procedimento de aproximação, ela é monitorada pelo APP – onde há o APP, logicamente – e aí é a tarifa APP que faz essa remuneração. E mais próximo ao aeroporto já, é a tarifa de ADR, que pode ter uma variação entre os serviços de torres ou serviços afins, que é só de comunicação – normalmente são todas as EPTAs que prestam esses serviços.

Próximo.

Voltando à nossa legislação, aqui temos o modelo, vamos dizer assim, das tarifas. Elas são editadas pelo Comando da Aeronáutica após aprovação pelo MD, como vimos anteriormente. Ela é um preço único para todo o território nacional, não há variação de preços dentro do mesmo serviço.

Próximo.

E quais são esses serviços? Na verdade, a 6.009 diz que as tarifas remuneram um conjunto de serviços relacionados à informação de voo, AIS, administração e tráfego aéreo, serviço de tráfego aéreo, meteorologia aeronáutica, serviço de facilidades e comunicações e auxílio à navegação aérea, serviço de alerta de busca e salvamento – é um serviço muito importante. Não é o serviço de busca e salvamento que é realizado pelo Comando da Aeronáutica; as tarifas apenas remuneram esses serviços de alerta. Então, se a aeronave sai de A para B, ela tem um tempo de voo e, se ela ultrapassa esse tempo de voo, é dado esse alerta para que se inicie esse serviço de busca pelo Comando da Aeronáutica. Há outros serviços de proteção ao voo e serviços de informação de voo em aeródromo, que é o serviço basicamente prestado pela EPTAs, estações de rádio.

Próximo.

Então, volto a essa pizza redonda invertida. Basicamente, o serviço em rota é exclusividade do Decea, pelos centros de controle de área. A própria Portaria Ministerial nº 24 definiu essa exclusividade, mas temos a parceria da Infraero nesse procedimento, porque ela opera e mantém alguns auxílios, e ela é remunerada por isso dentro do que define a Portaria nº 24 – em função dos custos da Infraero.

Próximo.

Descendo mais ainda dentro da rota de voo do avião: ele começou o procedimento de aproximação... Então, na verdade, esses serviços não são exclusivos do Decea, podem ser prestados tanto pela estrutura do Decea como – assim acontece – por alguns centros de controle de APP pela Infraero. Esse controle de APP pode ser radar ou convencional. Convencionais, vamos chamar assim, são comunicação e rádios. Também a Portaria nº 24 define essa exclusividade... Praticamente não é uma exclusividade, pode ser prestado, inclusive, por uma EPTA que não seja a Infraero – hoje só há o Decea e a Infraero.

Próximo.

Aí é o grande serviço próximo ao aeroporto, é o controle de tráfego aéreo do aeroporto, é o serviço de rádio do aeroporto. Hoje nós temos 122 aeroportos com serviço de navegação aérea, sendo... Acho que o número está errado. A Infraero afirma que são 72, e o Decea, 36. Temos ali EPTAs municipais e estaduais e EPTAs privadas.

Próximo.

Nós temos aí, naquela estrutura, o Decea, através dos Cindactas, como quatro centros...

Nós temos aí, naquela estrutura, o Decea, através dos Cindactas, como quatro centros de controle de área: Manaus, Recife, Curitiba, Brasília, e temos um quinto que está dentro de Recife, que é o Oceânico. Nós temos SRPV São Paulo, que cuida, basicamente, daquele corredor e as adjacências. Temos um CGNA...

(Soa a campanha.)

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES – ...que é um grande órgão que administra, vamos dizer assim, os fluxos de navegação aérea; 79 DTCEAs, que são órgãos setoriais espalhados em todo território nacional e 36 estações de controle de espaço aéreo.

A Infraero, temos 72 EPTAs, que fazem serviços de auxílios, operação e manutenção de auxílios de navegação aérea em rota, de balizamento de rota e aerovias, e é remunerada por esses serviços. E controles de aproximação também.

Temos EPTAs de governos de Estados, Municípios e privados. São os serviços de controle de aeroporto, que pode ser uma torre ou controle rádio AFIS.

Hoje, esse procedimento de autorização de uma EPTA funcionar é dado pelo Decea dentro de um processo de homologação de equipamentos e a própria infraestrutura e independências dessa EPTA, que está também relacionada à quantidade de pessoal técnico.

Próximo.

Como acontece essa precificação das tarifas. Temos um processo de identificação desses custos junto aos provedores de serviço, cada provedor apropria o seu custo e informa ao Decea. As normas são orientações dadas pela Secretaria de Economia e Finanças e a Contabilidade Pública. Seguimos as recomendações da OACI. E a finalidade principal é fazer o equilíbrio econômico-financeiro dessa atividade como um todo.

Aqui vai uma grande dificuldade do setor, porque muitos aeroportos, principalmente os que – depois, inclusive, desse processo de concessão da Infraero – têm pouco movimento. Então, não adianta aumentar a tarifa naquele aeroporto, porque o movimento aéreo não dará um suporte financeiro razoável para recuperar os custos da EPTAs Infraero e também, de certa forma, do Decea nesses aeroportos.

Próximo.

Algum detalhe que existe nesse Documento 9161, que é o propósito de fazer o equilíbrio econômico-financeiro desses custos de exploração diretos e indiretos.

A OACI define que, além desse equilíbrio, pode haver um valor a maior para efeito de investimentos de infraestruturas novas. Esse é o grande desafio do Decea a partir desses grande eventos que aconteceram e da própria demanda da atividade aérea no País, que está crescendo.

Afirmamos que, se olharmos o hemisfério norte, temos, passando em cima de um radar, vamos dizer assim, quatro milhões de movimentos aéreos. Então, são quatro milhões de pagantes – números não reais –, mas aqui em cima de um mesmo equipamento, da mesma qualidade, temos dez vezes menos voos e pagantes. Esse é o grande desafio do Decea nessa precificação das tarifas.

Próximo.

A OACI define que o Estado, na situação de regulador, permita a imposição de tarifas apenas para serviços e funções que estejam previstas, diretamente relacionados ou, em última instância, beneficiem as operações da aviação civil.

Esse é um ponto que o Decea como regulador, dentro da supervisão econômica, persegue no controle das tarifas.

Próximo.

Também ainda alocação. O conselho da OACI é que essa alocação de custo entre usuários e a Aeronáutica seja equitativa. Ou seja, é a ideia da não discriminação. Essa é outra situação que o Decea persegue nesse procedimento.

Próximo.

Aqui é um histórico para os senhores terem uma ideia, pois foi afirmado aqui, pela própria Anac, que o Decea não tinha um modelo tarifário de regulação financeira, isso foi criado só em 2012. Isso é para os senhores terem a noção dos reajustes que aconteciam esporadicamente sem grandes planejamentos.

Pode voltar um pouquinho, por favor.

Em 2011, tivemos um estudo, depois de longo período sem reajuste, dentro daquele processo de concessões, a ideia era também fazer concessões do serviço de navegação aérea, e houve uma solicitação da SAC, na ocasião, para fazer, vamos dizer assim, um estudo que mostrasse o preço teto. Isso foi feito e dentro da tarifa TAT, em que o Decea tem mais parceiros, mais órgãos envolvidos nesse processo de prestação de serviço, carregou um reajuste muito grande, assim como a tarifa de pouso, como foi afirmado pela própria Anac. Foi um reajuste de 150%, divididos com outro de 83% que acabou sendo cancelado por solicitações da indústria de transporte aéreo.

Próximo.

Em 2012, como falei, foi criado o regime tarifário que, basicamente, define que pode ocorrer um reajuste das tarifas pelo IPCA ou uma revisão desses valores que o Decea tenta evitar revisão, porque aí entram análises mais detalhadas de custo, de estrutura de custo, estrutura de prestação de serviço.

Próximo.

É uma comparação do controle, monitoramento dos preços, por ser um monopólio – o grande serviço de tráfego aéreo em rota é um monopólio – então o Decea procura espelhar-se nos outros países, e essa é a nossa posição, em 2013, após aquele grande reajuste de 150%, e na TAM de 12,23%.

Então, estamos na TAT internacional em 14º, em 29 países, todos signatários da OACI; OCAI; TAT doméstica, a TAT como atua nas duas tarifas, em 17º lugar, em 30 países. A TAM internacional e a TAM doméstica na posição 21 e 24, dentro desse contexto de 39, 36 países.

Esse estudo foi feito em cima do Documento 7.100, que traz todas as informações de valores das tarifas de cento e poucos países signatários e dentro dos modelos que cada um utiliza para precificar esses valores a serem pagos.

Próximo.

Aqui também é como modelo de controle e monitoramento. São estatísticas da Anac que mostram que o Decea sempre procura se manter entre os 3,5, que é o custo da tarifa dentro do contexto da composição do custo operacional, em média, das empresas aéreas domésticas. Então, o Decea persegue essa faixa de 3,5 a 4 como sempre foi historicamente.

Próximo.

Aqui também é um outro, depois desse reajuste de 72%, que está vigendo a partir de 1º de outubro. Isso só vai dar um reflexo dentro dos procedimentos e dos cálculos que o Decea fez de apenas uma variação de 0,6%, em média, do aumento do custo da empresa.

Próximo.

Agradeço, mas acho que passei um pouco do tempo. Desculpe.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Todas as informações aqui foram muito importantes. Agora, vamos ao nosso principal ponto de interesse. Já temos alguns inscritos. Só um minutinho.

Passo a palavra ao primeiro inscrito, Sr. Cláudio Jorge.

Por favor, o senhor poderia indicar a quem fará a pergunta.

O SR. CLAUDIO JORGE PINTO ALVES – Muito obrigado, Presidente.

Acho que deve ser para o Dr. Elismar, da Infraero. É mais uma curiosidade na sua apresentação ou talvez seja desconhecimento da minha parte. Não vi na sua apresentação nenhuma menção em relação aos – abro aspas: “quarenta e nove por cento” da Infraero nas concessões de Guarulhos, Galeão, Confins e Brasília.

Como é que isso entra ou não entra? Isso é tudo à parte? Porque ali não foram incluídos naquelas tabelas todas que o senhor mostrou.

O SR. ELISMAR GONÇALVES LOPES – No caso, a participação que a Infraero tem nas cinco EPEs, exploradoras dos aeroportos, aparece só dentro do nosso balanço como um ativo da empresa dentro dessas sociedades. Como ali estávamos tratando só de resultados, todos aqueles números que discutimos são resultados dentro dos aeroportos. Então, não são tratados ali dentro.

No futuro, quando essas sociedades começarem a pagar dividendos para a empresa em função da exploração dos terminais, isso gerará uma receita para nós, e isso é registrado dentro do nosso resultado.

Mas, por enquanto, ela aparece só como um investimento da empresa dentro do balanço dela.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Vou fazer só uma correção entre os que foram inscritos, a Mesa me orientou que a preferência seria para a Relatora, para o Presidente, eu não tenho perguntas, acredito que a Relatora não tenha, então passaremos a palavra ao autor do requerimento e depois voltaremos a palavra aos demais membros.

Por favor, Dr. Geraldo Vieira.

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente, fiquei um pouco frustrado com as exposições porque, na realidade, o requerimento levantou uma série de questionamentos que acabaram não sendo respondidos.

Todos os palestrantes fizeram excelentes exposições e apresentaram como o modelo se constitui, mas foram incapazes de resolver a questão essencial e a principal que é a questão da formação dos preços.

Portanto, como autor do requerimento, gostaria de encaminhar essas questões para cada um dos palestrantes dentro do seu nicho de exposição.

Gostaria de começar pela Drª Viviane, da Anac, com a seguinte indagação: a senhora, na sua exposição, deixou bem claro, no que se refere aos aeroportos administrados pela Infraero ou objetos de delegação ao

Estado e Município, que representam 186 aeroportos, que, na política tarifária, a Anac abandonou a política tarifária de subsídios cruzados e adotou o modelo baseado em custos, ou não baseado em custos. O.k.

Gostaria que a senhora nos explicasse: a Anac estabelece o valor, o teto ou o máximo das tarifas que podem ser praticadas em determinados aeroportos segundo a classe de cada aeroporto. Então, vamos supor uma tarifa de embarque, que é a mais simples, já que a de pouso deve ter diferença de acordo com a tonelagem da aeronave. Como é que a Anac chega àquele valor, digamos, de R\$35,00 por passageiro na tarifa de embarque; como ela calcula esse valor, teto máximo nas outras tarifas, inclusive em armazenagem e capatazia; qual é o critério que a Anac utiliza nas tarifas de armazenagem e capatazia, se elas estão ligadas a peso e volume ou também se considera valor da mercadoria que está sendo armazenada? E, também, nessa composição, nessa fixação dos tetos tarifários é importante que fique esclarecido que há uma receita não tarifária, denominada de preços específicos, que a Anac, pelo que entendi da sua explicação, libera o operador do aeroporto a praticar os preços que acha mais conveniente, embora – e depois farei a indagação a Infraero –, no caso da Infraero, utilize-se de alguns mecanismos para verificar se o preço é justo, inclusive a utilização do leilão.

Essa é a primeira questão.

A segunda questão: se o modelo não é baseado em custo e também não se considera o modelo baseado em subsídios cruzados, é importante sabermos se a estrutura de custos de cada unidade de produção de cada aeroporto, no caso da Infraero e dos aeroportos delegados, obedece a um modelo onde vocês olham para o conjunto da receita bruta da Infraero, auferida ano a ano, de um lado e, por outro lado, para o conjunto de custo da Infraero e a partir daí vocês estabelecem um sistema ou um método para precificação para dizer: nesse aeroporto a tarifa deve ser tanto, porque o aeroporto fatura tanto e tem um custo de tanto.”

Essa questão é essencial. Por quê? É fundamental, essa é a mais fundamental, porque, quando estamos estabelecendo um modelo tarifário, estamos aqui também tratando de, necessariamente, considerar como um elemento básico formador da tarifa o custo interno de administração do aeroporto. Por exemplo, fiquei bastante surpreso agora ao saber que funcionários da Infraero, não absorvidos pela concessionária do aeroporto de Confins, foram transferidos para o aeroporto da Pampulha, o que provou um desequilíbrio nas contas do aeroporto da Pampulha, que, segundo observei, parece teve seu resultado líquido operacional negativo, e também no caso do aeroporto de Guarulhos, *vis-à-vis*, com o aeroporto de Congonhas. Esses funcionários que não foram absorvidos – e aí a pergunta para a Infraero – têm garantia de emprego? Quer dizer, eles são necessários? O nível de eficiências desses aeroportos baixou? No planejamento – isso estou perguntando a Anac – das tarifas e no detalhamento dos modelos, a Anac considera esses aspectos?

A segunda questão é para a Dr^a Viviane ainda. Ela informou que não há nos contratos de concessão previsão de revisão tarifária e, sim, de reajustes e que equilíbrio econômico-financeiro de contratos faz-se através de prorrogação do prazo, redução de investimentos ou redução do valor de outorga. Nesses casos, havendo aumento tributário incidindo sobre o faturamento bruto do concessionário, qual é a previsão no contrato de concessão para que se acomode a desestabilidade provocada por aumento tributário, uma vez que não se permite revisão periódica?

Essas seriam as perguntas para a Dr^a Viviane e depois teria outras perguntas para o Dr. José Barreto. Não sei se a Presidência... Eles poderiam responder por etapas para não fugirmos ao tema, porque, quando eu fizer a última pergunta, talvez, a primeira indagação já esteja esquecida, pois são várias questões que alinhei.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Acho que seria importante o senhor alinhar por bloco as perguntas, ou seja, para cada parte e ela faz a resposta.

O SR. GERALDO VIEIRA – A Dr^a Viviane então poderia responder as iniciais?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim.

A SR^a VIVIANE FRANCO MOSER – As perguntas são interessantes. Eu acho que, primeiro, vale uma introdução sobre o que é regulação econômica, o que é regulação tarifária. É importante também olharmos um pouco para fora do Brasil para sabermos o que é feito e termos uma visão mais realista do que é regulação econômica.

Na apresentação, claro, já tínhamos a ideia de que não iríamos conseguir tratar de forma tão objetiva todos os pontos por conta do tempo que nos foi dado para a apresentação, pois os temas são bastantes complexos para serem tratados em poucos minutos.

Quando o senhor questiona em relação à recomposição de custo, como é composto o custo de cada serviço, em relação aos aeroportos da Infraero e os conveniados, isso foi feito em 2010, por meio da elaboração do primeiro modelo de regulação tarifária, que gerou a Resolução 180.

Esse modelo olhava para cada atividade aeroportuária. O que é atividade aeroportuária? Atividade de embarque; pouso e permanência, separado em doméstico e internacional; atividades de armazenagem e capatazia da carga importada e exportada, e também as atividades comerciais não tarifárias.

Então, olhamos os aeroportos da Infraero e, como disse primeiro, por isso é importante olharmos para fora. Estudamos bastante a regulação tarifária em outros países para ter um parâmetro, para saber mais ou menos para aonde ir e observamos que o Brasil é o único País em que se busca fazer uma regulação tarifária centralizada para todos os aeroportos. Isso não encontramos em lugar nenhum.

Quando há uma regulação desse tipo, por exemplo, sempre cito o caso da Inglaterra, eles fazem uma regulação por meio de revisões tarifárias quinquenais apenas de um aeroporto, que é o principal aeroporto, o de Heathrow, que tem um grande poder de mercado. Em outros aeroportos, existe um monitoramento; em outros eles delegam esse poder à autoridade local que tenha a administração desse aeroporto, município. E existe também muito, nesses países, principalmente nos Estados Unidos, nos aeroportos, a regulação tarifária delegada ao poder local, a negociação entre aeroportos e empresas aéreas.

Então, essa regulação tarifária centralizada – e aqui temos 186 aeroportos, que têm os tetos regulados – só vemos isso no Brasil. Nesse sentido, o regulador tem um desafio gigante. Na época, em 2010, quando a Infraero nos apresentou o pedido de recomposição dos custos – como disse, estavam há dez anos sem nenhum reajuste tarifário –, é lógico que eles iam apresentar: “Olha, nossos custos são esses, e nosso déficit é esse.” Mas o que cabe ao regulador é tentar encontrar quais são os custos eficientes, porque sabemos que, em qualquer empresa, seja ela estatal, seja ela privada, existem ineficiências, existe uma tendência de repassar, principalmente num setor onde há um monopólio, todo esse custo para os preços.

É um desafio muito grande. É difícil dizer quais são exatamente os custos eficientes desses aeroportos.

Então, nesse primeiro momento, nesse primeiro modelo regulatório, que estabelecemos com a 180, foi feito esse trabalho, olhando para a Infraero, que é o principal representante do setor. Os aeroportos conveniados simplesmente seguiram os reajustes dados com base nos custos da Infraero e foi olhado para cada atividade aeroportuária, de embarque, pouso, permanência, armazenagem e capatazia comercial, qual era o resultado e, nesse sentido, foi considerado, também, um subsídio não só entre os aeroportos grandes e os menores, e o subsídio também das receitas, do resultado das atividades comerciais em relação às atividades operacionais. Caso contrário, teria havido um aumento muito maior dessas tarifas.

Agora gostaria de dizer: quanto deve custar a tarifa de pouso num aeroporto de terceira categoria no Amazonas? Não vamos saber dizer, porque não existe, não é possível estabelecer individualmente o custo de cada aeroporto, até porque esse custo irá variar de acordo com a região, vai variar de acordo com a qualidade da infraestrutura prestada em cada localidade.

O que foi feito à época foi uma tentativa de fazer uma regulação que chamamos de *cost base*, ou seja, baseado em custo. Vamos lá, olhamos a situação financeira de cada atividade aeroportuária, fazemos os subsídios que têm de ser feitos, buscamos recompor, de acordo com a metodologia definitiva à época, a recomposição dos custos eficientes.

Por isso, o aumento, embora possa parecer elevado, foi 150% para as tarifas de pouso e permanência doméstica, senão me engano, mas foi muito aquém se o regulador simplesmente tivesse recomposto integralmente esses custos sem considerar nenhum parâmetro de eficiência.

Só que, como eu disse, após a concessão desses grandes aeroportos, o modelo ficou, como posso dizer, inaplicável, porque ele é, em grande parte, baseado em subsídio cruzado. Então, tirou-se não só o subsídio cruzado entre os grandes aeroportos – Galeão, Confins – como também esses grandes aeroportos retiraram parte significativa das receitas comerciais que mantêm as operações.

Só para terminar essa primeira parte e falar das concessões rápido e para não perder a linha de raciocínio, a Anac entende que a situação financeira da Infraero é uma questão de política pública. O que o modelo atual faz? Ele apenas mantém a atualidade das tarifas.

atualidade das tarifas. Então, é um reajuste, que tem como base o índice de inflação, e, ainda assim, disso subtrai-se um fator X. Repassamos aos usuários um ganho de produtividade. Entendemos que, ainda assim, há um ganho de produtividade que deve ser repassado, ou, se não houver o ganho de produtividade, se tiver de ser repassado nesse sentido, entende-se que o setor perdeu produtividade, isso vai ser repassado ao usuário. Após as concessões, por exemplo, se houve uma perda de receita e mais um aumento de custo por conta dos funcionários que permaneceram na Infraero, isso não é mais considerado porque as tarifas somente são reajustadas pela inflação menos um fator X. Estou falando de um modelo não baseado em custo. Somente mantemos a atualidade.

Da mesma forma, acontece com as concessões. Como eu disse, o equilíbrio econômico-financeiro da concessão é dado no momento da assinatura do contrato. Quando isso é feito, também foi considerado, está implícito um subsídio entre as receitas comerciais do aeroporto, com arrendamento de áreas comerciais, ou os preços específicos cobrar das empresas aéreas. Se não fosse considerada essa receita, para haver um equilíbrio econômico-financeiro, para que houvesse outorga nessas concessões, a tarifa teria que ter sido muito

maior. Então, nesse equilíbrio econômico-financeiro está implícito também o subsídio cruzado entre as receitas comerciais para as receitas tarifárias. E havendo, como o senhor mencionou, algo que desequilibre esse equilíbrio financeiro, de acordo com os riscos previstos no contrato, o aumento de tributo acredito que seja um evento que enseja um reequilíbrio em favor da concessionária, isso pode ser feito via diminuição da outorga ou aumento de tarifa.

Não fizemos ainda nenhum reequilíbrio. Estamos estudando os pedidos que nós recebemos. A princípio, a área técnica entende reequilíbrio via outorga, a forma mais interessante tecnicamente, mas isso ainda vai ser decidido. Por isso não há revisões tarifárias periódicas em que a cada cinco anos vamos olhar quais são os cursos dos insumos, como está a demanda. Risco de demanda, por exemplo, é risco da concessionária. Por isso, não há o que se falar em revisões tarifárias já programadas para as tarifas. As tarifas só aumentariam além dos reajustes tarifários, cujo objetivo é manter a atualidade frente à inflação, menos um fator X e ainda considerando o fator Q, num evento de reequilíbrio em favor da concessionária, se for decidido que esse reequilíbrio se daria por meio de tarifa, mas pode ser feito de outras formas, como por meio da outorga.

O SR. GERALDO VIEIRA – Doutora, eu vou tentar fazer um resumo do que a senhora nos explicou. A minha pergunta é bem simples. Primeiro, eu perguntei, eu afirmei, consultei se a senhora tinha afirmado que houve uma transição do modelo do subsídio cruzado com um modelo baseado em custo. A senhora me confirmou que o modelo era de subsídio cruzado e, em seguida, afirmou que o modelo atual não é baseado em custo. Mas toda a sua explicação mostra que existem subsídios cruzados e que são considerados custos. Não há modelo que não considere custos, porque senão é impossível fixar a tarifa.

A SRª VIVIANE FRANCO MOSER – Esse modelo, quando a gente diz que é um modelo baseado em custo...

O SR. GERALDO VIEIRA – Então, a segunda questão. A questão que eu levantei para a senhora, eu lhe perguntei simplesmente se perante um aumento tributário isso produz impacto negativo no equilíbrio econômico-financeiro do contrato, se isso deve ser considerado pela Anac e como se procede à revisão, ou se não se procede.

A questão aqui da Comissão é que nós não estamos criticando nenhum modelo. Nós estamos tentando entender, fazendo um esforço de interpretação – eu pediria a paciência da Mesa, isso é importante –, porque os representantes aqui do setor público, com toda razão, nos argumentam, e nós entendemos e acolhemos o argumento, que o modelo tarifário de 1976 ficou ultrapassado e já não resolve os nossos problemas de hoje. Então, é tarefa, dever da Comissão investigar o que nós poderíamos fazer para resolver esse imbróglio, que é grave. Isso vai ficar claro nas minhas perguntas seguintes.

A minha pergunta era para entender, na formação de preços, na valorização de preços para cada aeroporto – e vocês distinguem 186 aeroportos em três categorias –, como é que o órgão regulador está aparelhado, instrumentado, para entender qual é o custo de cada unidade de produção, conforme eu indiquei inicialmente, por que o Aeroporto de Xambioá tem que ter a mesma tarifa que o Aeroporto de Estrela do Sul, no Rio Grande do Sul.

Indaguei, para ficar claro, se existe subsídio cruzado porque a empresa estatal que está atuando o faz com prejuízos e os aumentos tarifários são de monta na área de tarifa aeronáutica – nós vamos logo fazer a nossa indagação de aumento sobre aumento – e isso tem um reflexo muito maior nas empresas do que o apontado no estudo do Decea, de que hoje estaria em torno de 3,5%.

Então, o que nós estamos tentando aqui entender é o seguinte: o Governo forma o preço no mercado porque o Governo define o preço do combustível, define as tarifas, define os tributos. As empresas, os agentes privados não definem mais nada. Estão hoje atuando, operando com prejuízo, que é crescente.

Então, essa questão do mecanismo de formação do preço, nós só queremos entender como a senhora atribui o preço do aeroporto X para o Y, para o Z, para o T, já que há uma negativa de subsídio cruzado e uma informação de que o modelo não se baseia em custos. É simples assim.

Eu já tenho a minha conclusão, pela sua informação.

A SRª VIVIANE FRANCO MOSER – Posso complementar?

O SR. GERALDO VIEIRA – Eu gostaria de encaminhar uma segunda questão para o Dr. José Barreto, da Anac, se for possível.

Quanto ao modelo tarifário, hoje, percebe-se claramente que as tarifas devem estar, do ponto de vista de cada unidade de produção, devem variar bastante de uma unidade de produção para outra, de um aeroporto para outro. Há informações aqui de que os tetos máximos nas tarifas aeroportuárias devem estar remunerando, devem estar cobrindo entre 30% e 35% do custo do administrador do aeroporto.

A orientação feita pelo órgão regulador, no caso a Anac, é que o restante da demanda de recursos para o funcionamento daquela unidade seja captada através de preços específicos, que é a concessão de uso de bens públicos federais que estão administrados pelo operador do aeroporto nesses aeroportos públicos. Isso

compreende 70%. E aí, no modelo regulatório, que parece que existe, ou, por certas evidências, parece que existe, parece que houve a recomendação de travar pedaço do custo com tarifa aeroportuária, o resto com preço específico.

Mas aí eu pergunto a vocês, e a questão não foi respondida mais uma vez: como é que se controla, monitora preços em regime de monopólio natural onde o operador do aeroporto determina, tem o poder de decisão, e não há interferência da Anac, registrada em caráter constante, para ajuizar se aquele preço corresponde a uma operação com nível de eficiência? Não é o caso do Aeroporto de Pampulha, pelo visto, nem do Aeroporto de Congonhas, onde houve transferências de funcionários não aproveitados pelas novas concessionárias, que estão agora à disposição desses novos aeroportos.

Eu pergunto, então, como é que o modelo regulatório, Dr. José Barretos, resolve esse grau de ineficiência ou se preocupa com esse grau de ineficiência, a aferir custos com pagamentos de pessoas ou determinados tipos de despesas que não são necessárias.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Nós temos outros oradores inscritos? Aliás, pergunto: nós temos outros membros inscritos para falar?

Hoje, estamos em uma situação em que a Comissão, talvez, funcione até as 19 horas, porque nós funcionamos ontem e hoje é bem provável que nós vamos para... alguns já têm voos marcados para as 18h, 19h. Então, eu pediria a compreensão também dos membros para a celeridade na fala, que fossem mais objetivos nos questionamentos. Quanto à Mesa, também o máximo possível. Obrigado.

O SR. JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO – Obrigado pela pergunta. O senhor, nessa pergunta, acaba passando pela pergunta anterior quando fala: “como são consideradas eventuais ineficiências decorrentes de funcionários da Infraero que trabalhavam em aeroporto e, não podendo ser demitidos, vão para outros aeroportos sem que haja necessidade.”

Isso tem que ficar bastante claro. A Anac não fez nenhum reajuste desde 2005, quando foi criada, até 2011. O primeiro momento em que houve alguma interferência da Anac na tarifa foi por meio da Resolução 180. Esse foi o único momento em que se olhou para os custos da Infraero e dali saiu uma tarifa inteiramente nova. Nesse momento, foram considerados subsídios cruzados. Os subsídios eram determinados com base nos custos. Então, haveria uma correspondência da receita de acordo com o custo. O aeroporto recebe uma receita pequena, porém, utilizando as informações que a Infraero nos enviou, simulamos qual seria a receita necessária para manter aquele aeroporto viável, de acordo com os seus custos. Dali saiu uma tarifa inteiramente nova. Nesse momento, foi considerado o subsídio cruzado. A partir daí, apenas foram feitos reajustes anuais. O subsídio se manteve, porém não foi por meio de uma nova revisão tarifária.

Isso, de alguma forma, responde à pergunta sobre como a Anac considera os custos de empregados de eventuais ineficiências. Isso não é considerado. Para entender um pouco o porquê disso, a política pública vigente, quando feita a concessão – acho que todos devem se lembrar do discurso da Presidente quando ela falou que as tarifas da Infraero não vão aumentar devido às concessões –, foi uma política pública, determinada pela Presidente, de que não haveria um aumento decorrente das concessões. Todo aumento que verificamos nos aeroportos da Infraero, a partir desse momento, é por conta da inflação, é por conta de variações de produtividade indústria, não necessariamente de alguns aeroportos apenas. Acho que isso já responde parte das perguntas.

O senhor também perguntou como são determinadas as tarifas para cada aeroporto – o aeroporto tem necessidade de custo – e como a Anac olha para cada aeroporto determinar a tarefa dele. A gente não olha para cada aeroporto, a gente determina a tarifa com base nos aeroportos da Infraero.

Um dos objetivos que temos hoje é fazer essa discussão com a sociedade, tentar fazer uma descentralização dessas tarifas. No mundo inteiro, os agentes responsáveis pelas tarifas das localidades são os Estados e Municípios, porque têm mais conhecimento. Com dados do que acontece naquele aeroporto, com essas externalidades positivas que são geradas pela operação daquele aeroporto, eles têm condição de verificar qual é a necessidade que aquele aeroporto tem de aumentar sua operação, de realizar novos investimentos. Acaba que, muitas vezes, por ficar tudo centralizado, seja gerada uma ineficiência a mais. O Aeroporto de Confins, alguns anos atrás, quis fazer investimentos por conta de investimentos do Estado, e isso não pôde acontecer porque não é assim que o nosso sistema funciona.

Eu devo estar esquecendo alguns pontos. O senhor mencionou a questão dos preços específicos. O senhor falou que a regulação da Anac determina que cerca de 35% dos custos sejam remunerados por tarifas e o resto, por preços específicos. Na verdade, quem define isso é a Lei 6.009, que diz que as tarifas são determinadas pelo aeroporto, pela Agência, e os preços específicos, pelo aeroporto.

Entendemos que a lei da Anac permitiu que, em casos extraordinários, pode haver alguma intervenção da Anac nos preços específicos. Esses casos seriam aqueles em que é gerado alguma ineficiência por conta da

precificação por parte do aeroporto. Então, se houver abuso, se houver preço discriminatório, a Anac poderia fazer alguma intervenção. Isso já consta nos contratos de concessão e na Resolução 302, que trata de preços específicos.

O senhor perguntou como fazemos esse trabalho.

Nós já respondemos a inúmeros casos de denúncia de preço abusivo, preço discriminatório. Em muitos casos, a simples pergunta para o aeroporto sobre os critérios utilizados na definição de determinado preço já é suficiente para que o aeroporto reveja quais são aqueles preços.

Só podemos agir por informação dos usuários. Então, eu peço aos senhores: demandem a Agência com esse tipo de informação. Precisamos ter conhecimento do que está acontecendo. Até agora, chegaram cerca de dez casos, mas ouvimos falar de muitos outros que não são informados à Anac. Em diversos outros casos, observamos que o que pode estar ocorrendo é muito mais a possibilidade de um preço discriminatório do que abusivo. Eu vou dar um exemplo aqui que torna mais claro o que eu quero dizer e acho que ajuda todo mundo a entender melhor esse nosso ponto.

Suponha, por exemplo, que o aeroporto, você falou, tem poder de monopólio, e há, de outro lado, quatro empresas aéreas e duas dessas empresas aéreas têm muito poder de mercado também. Então, o aeroporto não consegue colocar um preço muito alto para essa empresa aérea porque ela é importante para o aeroporto, ela tem poder de barganha. E outras duas são menores e o aeroporto pode colocar um preço maior. Suponha que o aeroporto coloque um preço muito maior para essas empresas menores. É muito mais fácil caracterizar um preço discriminatório do que um preço abusivo. Olhamos com mais atenção para esse caso e perguntamos para o aeroporto qual é a justificativa para o preço ser diferente. Em alguns casos, há uma justificativa. A área é diferente, é uma área nobre, é uma área melhor do que a outra. Em alguns casos, o aeroporto pode até rever a sua forma de precificar, sem uma intervenção, sem uma norma da Anac dizendo qual deve ser o valor. Isso já ocorreu em diversas situações.

Eu acho que é mais ou menos esse o trabalho que fazemos com relação aos preços específicos. É um trabalho que começou recentemente. A Resolução 302 foi publicada este ano, os contratos de concessão estão há muito pouco tempo na rua. Grande parte dos contratos, no início da concessão, ainda eram os que foram sub-rogados da Infraero. Agora, estamos enfrentando os contratos novos, feitos pela pelas concessionárias, ao observar o fim dos contratos da Infraero, ou então, simplesmente, cancelar o contrato e fazer um novo.

A Viviane vai só complementar.

A SRª VIVIANE FRANCO MOSER – O senhor falou também sobre o que pode ser feito, já que esta é uma comissão para revisão legislativa. Nesse sentido, como o Barreto falou, não vai existir a situação. Não adianta esperar isso da Anac, porque não tem que ser assim. Como eu falei, temos que olhar para fora e ver o que é feito nesses países que têm uma regulação mais adiantada que a nossa, uma situação melhor institucional.

Nesse sentido, o que temos que fazer? Como ele falou, centralizar a regulação tarifária, principalmente desses aeroportos menores. Para isso, ajudaria muito termos uma revisão legislativa com leis menos descritivas ou prescritivas e que isso permita arranjos diferentes, tipos tarifários diferentes, adaptados a cada grupo de aeroporto. Então, eu acho que é nesse sentido

Essa informação eu gostaria de passar, porque acho que ela cabe bastante aqui, neste fórum.

O SR. JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO – Só um último ponto. Depois podemos conversar um pouco sobre isso. Há alguns documentos da Anac que explicam a metodologia utilizada na Resolução 180, que calculou novas tarifas com base nos custos e como foi feita a metodologia de identificação dos custos eficientes. Foi feita uma comparação entre os aeroportos da própria Infraero. Depois, eu posso passar esses documentos, que acho que já respondem a grande parte de suas perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sr. Geraldo, seria interessante que o senhor já passe as perguntas para os demais órgãos ou fizesse as considerações em relação à Anac, porque o tempo pode ficar curto.

O SR. GERALDO VIEIRA – Eu vou fazer, então, uma última ao Decea. Eu gostaria que, se fosse possível, no caso do Decea, voltar o PowerPoint naquelas tarifas onde estão relacionados os aumentos, em valores percentuais, de 2012 a 2015.

No caso do Decea, só aproveitando os adicionais tarifários, continuam na mesma política. Quem decide é a SAC como aplica e o Tesouro sequestra, para fazer equilíbrio fiscal, ou seja, a gente paga e não recebe nada de volta.

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES – Não entendi.

O SR. GERALDO VIEIRA – Essa é uma questão complexa, mas é adicional tarifário, Presidente, que é outra questão de que me esqueci, já que o senhor reduziu meu tempo. (Risos.)

Mas, então, só para fazer a final, há um quadro que indica os aumentos tarifários sucessivos...

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES – É o anterior. Pode voltar. Aí. É esse.

O SR. GERALDO VIEIRA – É esse quadro, não é? (*Pausa.*)

Nós temos ali...

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES – É o histórico do reajuste.

O SR. GERALDO VIEIRA – Em 2005, 12%; aí demorou 7 anos, 150%; depois, em cima dos 150%, mais 83%; depois, em cima dos 83%, mais 72%, mas parece que, no quadro, há a observação de que os 83% foram cancelados, não é?

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES – Isso.

O SR. GERALDO VIEIRA – Então, o que significa esse número acumulado de aumento em relação à inflação ocorrida no período? Só para nós termos uma ideia se o número...

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES – Na verdade, nós colocamos esse histórico para trazer ao público exatamente que o Decea, como regulador dentro da supervisão econômica, não tinha um regime tarifário. Isso foi criado em 2012, é um regime bem simples, e o Decea estabelece o valor das tarifas de duas formas: a aplicação, dentro desse regime tarifário, da variação do IPCA – ainda não houve reajuste nesse sentido; o que houve foi esse estudo em 2011, para tentar trazer o que seria a revisão das tarifas. É um estudo mais aprofundado em termos de custo. É equilíbrio dentro de custo, análise de custo. Isso é o que o Decea faz. Esse estudo, na época, olhou os custos de todos os provedores, o próprio Decea, separadamente por tarifa. Hoje nós temos três tarifas. Na ocasião, coincidiu a separação da TAT em duas.

Só para explicar a TAN, ela é uma tarifa que remunera uma quantidade enorme de equipamentos espalhados em todo o Território nacional: radares, antenas... Eu não sou muito da área operacional, mas é uma quantidade imensa, e, como eu disse, alguns deles são mantidos e operados pela Infraero. Por isso é que existe aquela norma na Portaria nº 24, que define que o Decea vai levantar esses custos junto à Infraero e remunerá-la por esses serviços da atividade TAN. A TAN só teve esse reajuste. O último foi de 13,23%, dentro desse estudo também, dentro desse equilíbrio. Em 2005, houve um pedido de 34% aproximadamente, mas só foram autorizados 12%.

A TAN é uma estrutura muito grande de equipamentos, e é muito difícil, às vezes, identificar esse custo do equipamento, em função de que ele trabalha para a TAN. Às vezes, um equipamento é o que chamamos de bivalente. Ele serve para a rota e serve para aproximação também. Então, é muito difícil separar isso em termos de custo. Nós usamos uma metodologia de rateio desse custo, a Infraero sabe desse procedimento, ela também o aplica, de certa forma, e nós fazemos esse rateio para tentar separar este custo e identificar o que é custo da atividade TAN e o que é o custo da atividade TAT.

Quando houve a separação da tarifa TAT, isso parece que ficou mais difícil ainda. Aí eu já não sei mais se é bivalente ou trivalente esse equipamento. Na verdade, como é que é esse levantamento do custo TAT? Nós procuramos identificar esse custo de cada provedor, para fazer o equilíbrio.

Como eu disse, em 2011, foi feito esse levantamento, a TAT estava muito defasada, há muito tempo sem reajuste, e houve a orientação do Governo de fazer também a concessão dos serviços de navegação aérea, como foi feito do... Esse modelo depois não foi para a frente, quem faz... É interesse de uma EPTA abrir uma EPTA para prestar esse serviço. Para tanto, ela tem de ter um rito de procedimentos, de homologação operacional.

Então, a remuneração desses serviços, como a própria lei que criou essas tarifas, está relacionada à segurança da navegação aérea. É muito difícil nós... Por isso é que esses reajustes – eu digo revisão – que aconteceram até hoje são muito debatidos junto à SAC, e a própria Infraero participa como o segundo grande provedor em termos de tarifa TAT, atividade TAT.

Então, é muito difícil, e nós temos essa preocupação de não ferir, vamos dizer assim, a capacidade daquele provedor, porque isso, provavelmente, pode ferir a segurança da navegação aérea. Esse é o grande ponto.

O SR. GERALDO VIEIRA – Dentro dessa cesta de custos, essa cesta é sensível aos gastos militares, ao controle de aeronaves militares, às necessidades de operação militar?

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES – Não, isso tudo é separado.

O SR. GERALDO VIEIRA – É separado, mas o equipamento é o mesmo, não é?

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES – Existe...

O SR. GERALDO VIEIRA – Vocês devem ter um critério de separação, não é?

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES – É o método de rateio que nós fazemos.

O SR. GERALDO VIEIRA – Sim, há um rateio.

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES – São equipamentos. Temos equipamentos específicos da área de militar, mas isso não entra no cômputo do custo, e existem equipamentos que podem servir tanto para a área militar, quanto para a área civil. Nós também procuramos fazer o rateio desse custo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O.k.?

O SR. GERALDO VIEIRA – Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Geraldo, obrigado. Agradeço a compreensão. Espero que eu não esteja sendo indelicado, indecoroso com o senhor.

Sr. Ênio, por favor. O senhor está na inscrição.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA – Boa tarde a todos. Eu não vou nem fazer perguntas, eu vou fazer observações, que vão para a Anac, vão para a Infraero e vão também para o Decea.

Primeiro ponto: tanto a Anac, quanto o Decea falaram em 150% naquele realinhamento; como eu represento a aviação não regular por demanda, que é o táxi aéreo, eu vou falar das tarifas de aeronaves até 6.000 PMD. Não foi esse valor! Eu provo para vocês que foi até 367%! Está muito claro. Até mostro uma aeronave, dou o exemplo dela: o Seneca, 2.155 PMD. Pode calcular, pode pegar a tarifa no início de 2010/2009 e ver quanto ela estava lá em 2011/2012. Eu passo toda essa comprovação.

O Dr. Geraldo fez uma pergunta, e eu vou responder ao senhor. Aqueles 150% representam em torno de 48% de inflação no período.

Outro aspecto que eu gostaria de ponderar é que eu fiquei com a sensação de que os realinhamentos, que vou chamar de realinhamento das tarifas, são feitos baseadas nos custos. E, na iniciativa privada, quando eu tenho receitas e tenho custos, e as receitas não estão compatíveis com os custos, quando não há equilíbrio, o mercado, automaticamente, qualquer que seja o segmento, vai mexer nos custos, vai ajustar todos os custos para que se tornem compatíveis com a receita. O mercado não vai aceitar repactuação de preços para ele elevar as tarifas e manter o mesmo *pool* que ele tem. E eu vejo que os organismos públicos fazem de maneira diferente: fica o custo intacto, imexível – vou usar esse termo chulo –, sem tocar, não é tocado, e, sim, as receitas, as tarifas que vão sendo majoradas o tempo todo.

Mesmo que nós vejamos certa paralisação recentemente, o próprio Decea teve 72%. Quando a Infraero se mostra bastante deficitária, continua para nós a insegurança sobre se isso vai ser mantido, se não vão fazer mais esses realinhamentos bruscos como são feitos hoje, ou seja, cria-se uma instabilidade, uma insegurança no setor aéreo.

E, ainda mais especificamente para a Infraero, como eu estou falando de táxi aéreo e oficina de manutenção aeronáutica, embora vocês tenham lá um parecer de um Ministro, eu fico na dúvida: o Ministro deu um parecer com base em vivência e experiência de como é que isso funciona, ou com base na teoria? Porque oficina de manutenção ou um táxi aéreo instalado dentro de um aeroporto não é comercial, é operacional, embora, em alguns casos, vocês estejam mudando o contrato de operacional para comercial. Ele não é uma lanchonete que não deu certo dentro do aeroporto, joga-se lá na avenida, e resolveu-se o problema.

Eu fico permanentemente com instabilidade no setor também. Não vou nem falar dos 10% – não sei se foi ou não copiado da Bíblia – que vocês fazem para o serviço terceirizado lá dentro, que eu acho um absurdo! Aquilo lá eu não engoli! Eu acredito que o SNETA (Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo) também não engoliu. Ninguém conseguiu engolir aquele troço lá até hoje, e não vai engolir, porque não tem lógica.

Agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Alguma consideração da Mesa? (*Pausa.*)

Passo, então, a palavra ao Sr. Respício do Espírito Santo.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Obrigado, Presidente.

Agradeço a presença de todos, com as suas respectivas apresentações. Eu fiquei esperando, em algum ponto, a Anac, a Infraero e o Decea – mais especificamente a Anac e o Decea, de acordo com o requerimento do Dr. Geraldo Vieira – chegarem na parte dos custos dos serviços.

Eu vi uma apresentação da Anac extraordinária sobre política regulatória. Excelente! Não poderia pensar diferente da agência. Agora, com relação à composição de custos, eu não vi absolutamente nada.

Eu gostaria.... Por favor, Dr. José Carlos, posso usar um *slide* do senhor?

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES (*Fora do microfone.*) – Pode.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Eu pediria que a nossa Secretaria da Mesa pudesse colocar a apresentação do Decea, especificamente naquele *slide* onde se mostram as linhas gerais de custos das empresas aéreas, por favor.

Eu, como estudioso, consultei até um dos meus gurus acadêmicos aqui presente, o Prof. Claudio Jorge, do ITA. Nós temos como fazer três milhões de *slides* desses para as empresas aéreas brasileiras. Nós podemos fazer um histórico, desde os Anuários Estatísticos e Econômicos do antigo DAC, até os Anuários Econômicos e Estatísticos da Anac, e brincar e fazer dois mil *papers* aqui, todos nós reunidos. Não conseguimos fazer um único para os aeroportos brasileiros e para o Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

Eu não tenho a mínima ideia de quanto custa aquele item tripulação, que vão ser casos de funcionários do aeroporto A, do aeroporto B, funcionários da FIR (Flight Information Region) A, da FIR B. Eu não tenho a mínima ideia do que são outros custos, despesas operacionais de cada um dos aeroportos. Eu não tenho a

mínima ideia de quais são os custos indiretos de cada FIR A, B, C e D, de quais são os custos de depreciação de equipamentos – radares, antenas, rádios, “issos”, “aquilos” –, de quais são os custos do pátio, que precisa de manutenção, da pista, que precisa de manutenção.

Ninguém consegue fazer um estudo aqui – estou falando de quem está de fora, estou falando de sociedade. Ninguém consegue! A sociedade não consegue fazer, mas consegue fazer isso aí. Todo mundo na sociedade pode pegar esse histórico do DAC e da Anac e fazer vários estudos desses aí. Nós não conseguimos fazer para os aeroportos e para o Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Eu não consigo entender o porquê.

Nós estamos aqui buscando colocar, como um dos princípios do novo Código, transparência. E essa transferência não é para a academia – embora a academia represente uma parte da sociedade, vamos dizer assim, aspas, a “sociedade científica”, a sociedade organizada no sentido científico da coisa.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Mas, se um cidadão comum, por curiosidade, quiser fazer um estudo sobre controle de tráfego aéreo, colocando ali a parte dos custos, não consegue fazer.

Vamos fazer para um aeroporto da Infraero perto daqui, Goiânia. Eu não consigo fazer. Qual é a produtividade por funcionário de cada uma daquelas FIRs do Decea? Ninguém sabe! Qual é a produtividade dos funcionários dos aeroportos da Infraero, dos aeroportos do Daesp (Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo)?

Vamos sair do âmbito da Infraero, vamos colocar os operadores municipais, estaduais. Não sei!

Qual é a receita dos aeroportos especificamente? Qual é o detalhamento de custos – não de política regulatória, mas de custos – desses aeroportos? Cost-Based ou Non Cost-Based, começa tudo por aí.

A montagem da tarifa para chegar onde o Geraldo disse, R\$35,00 para isto, R\$12,00 para aquilo, R\$4,93 para aquilo, tem que começar de algum lugar, não pode começar do vento. Tem que começar em custo. Se as empresas aéreas têm o *huge management*, que foi muito bem lembrado aqui pelo Ronei, na parte da manhã, como uma forma de incluir uma parte da população e até mesmo de apenas outra parte, que tem que sair correndo para o balcão, assim como os hotéis o fazem... Vamos pegar uma tarifa de balcão aqui no hotel? R\$800,00! Três semanas atrás, pela booking.com, ou pelo decolar.com, era R\$175,00! As empresas aéreas fazem a mesma coisa. Por quê? Porque elas têm toda a estrutura na cara da gente! Elas têm a estrutura de custos delas na cara da gente.

Cadê a estrutura do Decea? Cadê a estrutura da Infraero? Cadê a estrutura do Daesp? Por que a Anac não exige isso? A Anac está a serviço da sociedade; ela não está a serviço do Governo, ela não está a serviço do setor; ela está a serviço da sociedade! Ela deve explicações por falta de transparência à sociedade. A mesma coisa, o Decea. A mesma coisa, o Daesp, o departamento disto ou daquilo, a Infraero, a Rio Galeão, o GRU Airport e tudo o mais.

Nós não temos como verificar absolutamente nada! Nas empresas aéreas, nós temos. O que é isso? Que raio de setor é esse que a gente não consegue verificar nada, a não ser para o prestador de serviço?

Aí nós estamos falando aqui de tarifas, indagando se está caro, se está barato. Não sei! Se não se abre o custo do departamento de controle do espaço aéreo, se os custos de cada aeroporto da Infraero, do Daesp, de não sei mais o quê não são abertos, como dizer se está caro ou se está barato? Não sei!

Eu tenho de ter um parâmetro de comparação. Não adianta comparar com a Birmânia, com o Canadá, com a Inglaterra. Não adianta! Se nós formos comparar tarifas com esses outros países, então, peguemos os melhores exemplos. Como a Drª Viviane colocou, eu quero ter a infraestrutura do aeroporto inglês aqui! Só que eu não tenho!

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Noventa e cinco por cento de conformidade com a Icao. Obrigado.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Continua não tendo a transparência dos custos, Brigadeiro. Sinto muito! Continua não tendo. A sociedade...

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – No Portal da Transparência, o senhor vê todo o nosso custo completo. Nós temos estudos de custos lá sendo realizados.

Eu concordo com o senhor em que nós estamos num momento de transição, e estamos fazendo levantamento dos custos passo a passo; mas dizer que não há nenhuma informação de custo parece que nós não estamos no Governo Federal. Existe o Portal da Transparência. O senhor pode entrar lá, professor, e ver o meu salário, ver quanto eu ganhei de diárias neste ano. O senhor pode ver quanto o Decea recebeu para investimento, para custeio.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Lá tem o custo de cada FIR, Brigadeiro?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – É só o senhor olhar: no Cindacta I, o senhor vai ver a FIR Brasília; no Cindacta IV, o senhor vai ver a FIR Amazônica.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Na estrutura de custos lá, por exemplo, tem o custo da depreciação do equipamento, o custo dos funcionários e tudo o mais? Tem tudo lá?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Quanto aos funcionários, o senhor vai ter de pegar caso a caso. Dentro de cada um deles, no Portal da Transparência, o senhor consegue ver.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Mas e a consolidação, como eu tenho das empresas aéreas? Não há!

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Estamos trabalhando nela.

O SR. JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES – Respeitada a sua situação, que o senhor está alegando com força e veemência, o Decea, em toda a estrutura de custo, na verdade, tem todo um sistema antigo – nós estamos com um novo sistema para ser implantado –, e aparecem, sim, todos os custos das FIRs, dos equipamentos, do pessoal. Todo o plano de contas que o Decea tem está definido. Agora, quanto à situação de transparência, a gente efetua essa transparência com números resumidos. O senhor pode olhar: em 2011, esse processo que houve da revisão da tarifa foi publicado no *site* do Decea, e existe lá um estudo resumido.

Nós, do Decea, no setor de tarifas, recebemos diariamente quem pedir para fazermos reuniões lá. Nós estamos abertos para fazer a transparência cabível. Nós já recebemos lá a lata (Associação Internacional de Transportes Aéreos), nós já recebemos a Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas).

Então, na verdade, existe essa estrutura de custo, existe todo esse ferramental de equipamentos para apropriar exatamente e identificar esse custo. Isso foi feito, isso foi divulgado em 2011, e esse reajuste que está ocorrendo de 72% nada mais é do que aquele de 83% que não saiu.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Que existe a estrutura para vocês levantarem eu não tenho dúvida, porque aí a competência é da porta para dentro. Não tenho dúvida com relação a isso. Agora, da porta para fora, a transparência, quer dizer, as pessoas têm que correr atrás de alguma coisa? Elas têm que pedir pela Lei de Acesso à Informação ou seja o que for?

A transparência tem que ser transparente mesmo! Esse é o x da questão.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Mas uma vez: o Portal da Transparência tem todos os gastos federais lá.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Para a parte externa ir montando os custos, não. É isso que eu estou dizendo, Brigadeiro. Tem que estar aberto, como é o Anuário da Anac. A Anac talvez tenha que incorporar outras demonstrações, exatamente por estar a serviço da sociedade.

E o mais interessante é que – terminando a minha fala –, quando nós falamos com veemência, quando nós colocamos determinadas coisas assim como eu fiz agora, qual é a atitude? A atitude é reagir. Não precisa nem concordar, não. A atitude proativa é: “Vamos pensar em fazer assim, assim e assado. Vamos dar mais transparência”. Não precisa concordar, não.

Agora, qual é a primeira atitude? Reação.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Além disso, eu não cortei a fala de ninguém. Agora, corta-se a minha fala. Mas tudo bem. Não tem problema não!

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Obrigado, Respício.

Só quero lembrar sobre o avançado da hora.

Brigadeiro, o senhor quer fazer uso da palavra agora? Ou o senhor vai aguardar a inscrição?

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Eu aguardo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Pois não, Brigadeiro. Obrigado.

Então...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) –

Sim, pode fazer.

O SR. ELISMAR GONÇALVES LOPES – Rapidamente, queria comentar que, na verdade, a Infraero tem a estrutura de custos dela também, ela tem a apuração do resultado por aeroporto. Esses dados já são fornecidos para a Anac, e a Anac já elabora um relatório anual também, demonstrando o resultado por aeroporto.

Eu entendo que esse relatório pode ser melhorado, dentro de uma estrutura que já está consolidada das companhias aéreas, e é um estudo que a Anac pode fazer e divulgar. Isso já está disponível no *site* da Anac.

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente, antes de terminar a discussão, eu quero me colocar aqui absolutamente ao lado das observações feitas pelo Prof. Respício, porque não se trata só de estruturar aqueles custos. Os últimos divulgados foram em 2011, mas nós estamos quase em 2016. Em dois meses ou três meses, uma empresa aérea ou um agente privado quebra. Quatro anos é um longo prazo.

Mas eu quero dizer, no sentido de chegarmos a um bom termo no nosso debate: nós somos todos brasileiros e, imagino, patriotas e queremos o melhor para o nosso País. Então, muitas vezes, a nossa veemência tem de ser entendida dentro desse contexto, e não em crítica individual a nenhum dos senhores que está aqui. Ao contrário, nós os conhecemos, admiramos os senhores. Acho que vocês, literalmente, tiram água da pedra na função no dia a dia. Mas nós precisamos avançar. E, para avançar mais, nós precisamos que os dados sejam mais bem qualificados, a estrutura de dados, para que nós possamos avaliar, em cada momento, se a Agência Nacional de Aviação Civil, no que se refere ao Decea e à Infraero e às operações dela própria, não continua no papel de ambiguidade que fazem parte todos do mesmo corpo do Estado, e para que nós possamos evoluir nos indicadores que vão medir a eficiência e qualidade em cada aeroporto, para que nós possamos evoluir na análise de custos, em números com que nós consigamos trabalhar melhor.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dr. Geraldo, eu posso devolver a palavra ao senhor ao final?

O SR. GERALDO VIEIRA – Pode, sim.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – É que nós temos o Ebner, e, com certeza, o Brigadeiro Gustavo fará essas colocações, o.k.?

O SR. JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO – Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Pois não.

O SR. JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO – Eu queria fazer uma colocação.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, brevemente.

O SR. JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO – De fato, desde 2011, divulgamos o Relatório de Desempenho Operacional de Aeroportos, com grande parte das informações que foram mencionadas pelo senhor. Quando algum interessado quer alguma informação mais pormenorizada, ele nos pede, e cedemos. Mas eu concordo que uma das principais preocupações que temos hoje, na nova Superintendência de Regulação de Aeroportos, é estruturar melhor a área de informações de aeroportos para trabalhos internos e para divulgação para a sociedade. Esse é um tema da agenda regulatória que vemos como uma das maiores prioridades que temos hoje. Em grande parte, o que o senhor mencionou está certo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O.k..

Sr. Carlos Ebner, por favor.

O SR. CARLOS EBNER – Obrigado.

Eu quero cumprimentar todos pela apresentação.

Para não estender muito, eu endosso as palavras tanto do Respício como do Dr. Geraldo e do Enio. É uma verdade que nós não temos clareza das coisas.

E há um ponto com relação ao Decea. E foi levantada a parte de uma resolução. Quando houve o aumento de 180% em 2012, as empresas muito reclamaram que esse aumento se deu em caso de um mês no final do ano. Uma empresa aérea se programa, pois ela tem de fazer investimentos. Ela tem de investir em aviões, que custam US\$50 milhões ou US\$60 milhões; para ter um avião, tem de haver tripulação; tem de se preparar a tripulação; tem de haver um mercado. Existe um preparativo de anos. Quem está na aviação sabe. Ninguém compra um avião na esquina, o coloca para voar e, depois, se não deu certo, o devolve – tem de ficar com aquele avião. Então, a predictabilidade é importantíssima para o setor aéreo. E é isso que nós não vemos de nenhum dos órgãos. Aquele aumento de 180% aconteceu em novembro para valer a partir de janeiro. Após isso, nós falamos com o Brigadeiro Sato, na ocasião. Naquele momento, foi feita uma resolução, uma portaria, que dizia que qualquer reajuste com uma quebra do equilíbrio econômico e financeiro seria levado às empresas, seria discutido com quatro meses de antecedência, não seria discriminatório, acompanharia a Oaci, seria transparente, teria compatibilidade dos custos. E o que nós vimos agora, na último aumento? Foram dados 15 dias e 72%. Assim, eu pergunto: como é que querem que uma empresa aérea sobreviva num ambiente desse tipo, em que não são obedecidas as portarias que dizem como se tem de seguir? A insegurança que o transporte aéreo tem é muito grande. Para os senhores terem uma ideia, quando se começa a vender um voo, se vende com um ano de antecedência. Imaginem já terem vendido 50% de voos, quando vem um aumento que vai entrar em 15 dias. O que eu faço? Eu não tenho mais como repassar o custo. Já foi, virou prejuízo. Então, a parte da predictabilidade é um ponto importante que não vem sendo obedecido pelos órgãos.

Outra coisa: transparência. Nós queremos sentar, nós queremos discutir, nós queremos entender. Se realmente aquele é o custo, nós temos de nos adaptar ao custo. Agora, se não há a transparência, não sabemos como. Apresentam-me uma tabela aqui que diz assim: em x anos de empresa, o custo sempre variou entre 3% e 4%. Porém, aquilo é uma composição de n fatores, em que, por exemplo, se o combustível cair, pode-se aumentar o custo dele em um monte, porque até atingir os 3% de novo...

Outra coisa: onde está a eficiência do setor? Não há. A empresa aérea busca, a toda hora, eficiência: compra equipamento, treina, reduz. Ela vai buscando eficiência. Tanto ela é eficiente que ela pôde reduzir seus custos, suas tarifas nos últimos dez anos e chegar a uma redução de 50%. Aqui, não há nada. É uma tabelinha que mostra: “o meu custo sempre foi 3%, 4%, 3%, 4%”. Lá em cima, está tudo pulando, combustível, tripulante. “Não, mas o meu sempre foi 3%, 4%”. Aquela tabela não leva a nada e vai até 2013, não refletindo o final.

O primeiro ponto: transparência. O segundo: chamar as empresas para discutir, para mostrar, para demonstrar.

Eu vi que a Infraero apresentou um número aqui – eu quase chorei – de 40 milhões de prejuízo. E o que vocês acham de ter 1,5 bilhão de prejuízo em seis meses? Isso é fácil? E vieram aqui apresentar 40 milhões que podem ser plenamente gerenciados. Há gente demais, há excesso na estrutura. E, quando nós discutimos a portaria no ano passado, aquela que ajustou os preços da Infraero – reajustou, não foi tarifa, preço em função de inflação –, nós levantamos esse assunto. E o Barreto se lembra muito bem disso, na audiência pública. Dissemos: “E esse excesso de custo que a Infraero tem não será descontado?” Não, não, não será. Então, só funciona de um lado? Não funciona de outro? Se há um excesso, se há uma ineficiência num setor, que pode ser mais eficiente, eu não vou olhar as empresas aéreas? Afinal, nós sentimos que todo mundo quer tirar um pedacinho das empresas aéreas: “eu quero um pouquinho aqui, me dá um pouquinho ali”. Só R\$7,00 de taxa de conexão? Não é, pois multipliquem por 100 milhões por passageiros e são R\$700 milhões. Quem ganha R\$700 milhões no Brasil? Perdem-se R\$1,5 bilhão. “Não, é só R\$7,00, não há problema, a empresa aérea paga. E mais 2...” Isso não é visto. Nós, como empresas, vivemos procurando eficiência e investindo, e o que nos cerca fica olhando: “Não, eu só fiz o ajuste, porque é o problema financeiro da Infraero”. Está muito claro ali que era o problema financeiro da Infraero. O problema financeiro da Infraero é a Infraero quem tem de resolver, não é a empresa aérea.

Essa relação está muito mal. São feitas medidas, não são feitas consultas, não são obedecidas as portarias, o que nos leva a um ambiente de muita insegurança.

Eu teria uma pergunta a fazer ao Barreto. No caso do reequilíbrio econômico e financeiro dos aeroportos concessionados, eu traduziria numa expressão: “Se eu errei na mão, a empresa aérea paga”. Agora, muitas pagaram muito caro pela concessão, que teve um preço mínimo – há um caso de 4 bilhões, e a empresa pagou 15 bilhões. Esse reequilíbrio é feito sobre o preço mínimo ou sobre o que o aeroporto pagou nos investimentos que disse que teve de fazer? Como é feito isso?

O SR. JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO – O contrato de concessão prevê quatro formas: pelo valor de outorga, pelas tarifas, pelo tempo de concessão e por demais obrigações contratuais. A área técnica já se manifestou em documentos internos que é preferível fazer pelo valor de outorga, por vários motivos. Primeiro, que foi quem...

O SR. CARLOS EBNER – Não, não. A minha pergunta – só para adiantar, porque o pessoal vai sair, desculpe interrompê-lo – é só: qual é o preço que vale para fazer o reequilíbrio? O valor total? Como é feito o cálculo? Eu não quero saber se... Como é feito o cálculo? Eu sei que, se tiver, pode ser outorga... Nós já sabemos disso. É que o nosso tempo está muito curto aqui. O Sr. Presidente concorda. Como é feito? Quando se vai fazer o equilíbrio, considera uma depreciação do investimento que foi feito todo de 15 bilhões no pagamento da outorga ou não?

O SR. JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO – Essa pergunta é bastante complexa, mas depende do evento. Nós estamos tocando agora um processo de equilíbrio que se deve a uma variação tarifária de armazenagem e capatazia. O cálculo que fazemos é da perda de receita que o aeroporto teve, por conta de uma decisão da Anac, e propomos, no final, uma redução do valor de outorga que é pago pela concessionária.

O SR. GERALDO VIEIRA (*Fora do microfone.*) – Não há perda de receita do aeroporto. Vocês deram liberdade na administração dos preços específicos...

O SR. JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO – Foi uma alteração tarifária...

O SR. GERALDO VIEIRA (*Fora do microfone.*) – ... foi a mesma que eu fiz... (*Ininteligível.*)

O SR. JOSÉ BARRETO DE ANDRADE NETO – O senhor está interrompendo, por favor. Deixe-me só responder.

Essa foi uma questão de uma redução tarifária. E pretendemos fazer o processo por meio do valor de outorga.

Você mencionou depreciação. Se for um investimento feito a pedido da Anac, têm de ser considerados todos os custos imputados ao aeroporto, inclusive depreciação.

O SR. CARLOS EBNER – A última pergunta é com relação a essa tarifa de capatazia. O Brasil – mais uma jabuticaba nossa – é o único país do mundo que cobra sobre o valor da mercadoria independentemente do peso e do volume. Isso onera substancialmente a carga aérea brasileira. Por sinal, nós somos o quarto mercado mundial de passageiros domésticos e nem entramos nos primeiros vinte de carga aérea, porque ela tem

entraves burocráticos e custa muito caro. Este é outro ponto em que batemos muito: ter o preço da capatazia em cima do valor da mercadoria não existe.

Sr. Presidente, é só isso.

A SRª VIVIANE FRANCO MOSER – Nessa última pergunta, eu posso, já que está se falando em revisão legislativa...?

É muito questionada, realmente, a cobrança em cima do valor CIF. Então, eu acho que é bom colocar que isso está em decreto, o Decreto nº 89.121, que regulamenta a Lei nº 6.009.

É este tipo de coisa que eu acho complicado: haver leis ou decretos que sejam muito prescritivos, porque precisamos de uma flexibilidade para alterar a regulação tarifária de acordo com os grupos de aeroportos e ter uma facilidade de mudar isso com o tempo, que temos na agência e não tem por lei. Então, é muito importante que, nessas revisões legislativas que os senhores estão trabalhando aqui, haja a consciência de se propor algo menos prescritivo, menos detalhado, que permita uma maior flexibilidade de atuação da agência.

É só isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Obrigado.

Brigadeiro Gustavo, por favor.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Obrigado, Sr. Presidente.

Eu só queria dizer o seguinte: eu sempre pugnei aqui pela transparência. Eu acho que é fundamental que haja o trabalho transparente dos órgãos, eu não tenho nada contra qualquer tipo de requisição de transparência. E temos a faca e o queijo na mão aqui. Estamos aqui para justamente para escrever, dentro do Código, bases de como se faz alteração tarifária, de como se aplicam essas tarifas e o que devemos remunerar com essas tarifas. Eu acho que é fundamental.

Quando olhamos o quadro do Pontes, todo mundo toma um susto com aquele aumento de 150% que foi concedido depois de alguns anos. Agora, alguém aqui, nesta sala, acha que os funcionários públicos do Decea ou do Comando da Aeronáutica ficaram, naqueles anos todos em que não houve aumento, sentados sem pedir aumento, sem mostrar que era preciso fazer a recomposição, pelo menos da inflação? Alguém acha que ninguém pediu aumento? Isso só prova que o tipo de controle que temos, apesar de ser tacanho – o Ministro da Defesa autoriza o pedido do Comando da Aeronáutica, ouvida a Anac –, é muito eficiente em segurar o preço. Então, para mim, quanto mais houver transparência e possibilidade de sentar com meu usuário, mostrar meus custos e explicar para ele qual a necessidade que eu tenho de aumentar ou de reduzir tarifa, é muito melhor. É transparente para mim e melhora minha vida, e eu não fico submetido a um controle político, o que é o que eu tenho hoje. Eu dependo de o Ministro concordar com o aumento que eu preciso ter na minha tarifa. Então, eu chamo atenção para isso. Recebemos críticas pesadas quando se vê um aumento de 150% – “não há uma correlação com o custo, não consigo entender” –, mas, se dividirmos e vemos quantos anos teve aumento para poder recompor custo, veremos que foi baixo. Eu sei que o Ebner vai querer falar: “Mas o dólar também variou nessa época, tem muita tarifa que é em dólar”. Mas também uma parte substancial dos meus custos são em dólar.

O SR. CARLOS EBNER – Brigadeiro, o que eu levanto do dólar foi uma política discricionária, uma vez que as tarifas de voos internacionais aumentaram quase 300% e as tarifas de voos domésticos, 72%, por causa do dólar.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Mas aí você está comparando em real.

O SR. CARLOS EBNER – Brigadeiro, não é porque há custo em dólar ou não, pois nem sabemos quanto é em dólar e quanto não é – é a abertura que o Respício colocou –, mas, sim, porque os voos internacionais aumentaram substancialmente mais que os voos domésticos. Isso é discriminação e não estão atendendo ao Oaci.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Mais uma vez, mais uma vez...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Vamos aguardar...

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Estamos entrando com a discussão para o nível pessoal...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Vamos aguardar a conclusão do Brigadeiro Gustavo.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – E o ponto é...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – A palavra, para o senhor fazer as considerações.

O SR. GUSTAVO ADOLFO CAMARGO DE OLIVEIRA – Desculpe, Sr. Presidente.

Mais uma vez, estamos entrando, de novo, no caso desse aumento específico ou daquele aumento específico ou dessa falta de aumento específico – o que eu levantei aqui também e dou minha mão à palmatória. O que temos de fazer aqui é ter uma regulação que dê a flexibilidade que dê a flexibilidade que a Srª Viviane Moser citou aqui para que possamos trabalhar e que force os órgãos públicos, Anac, Decea, Infraero, a sentarem com seus usuários e a apresentarem, dentro de uma agenda anual, como é que se vai fazer para remunerarem

os custos dos serviços prestados. Então, eu acho que a melhor forma é que haja a flexibilidade e a obrigação dos entes públicos ou dos prestadores de serviço de demonstrarem os seus custos e as suas necessidades, debatendo com o usuário essa necessidade.

Por último, para fechar – eu tinha esquecido –: produtividade de controlador de tráfego aéreo. Eu acho meio difícil tratar dela, porque, no momento de pico, ele está lidando com tantos, mas há o momento de baixa, em que se precisa ter o controlador disponível para atender o avião que voa às 4h da manhã. É difícil. O que tentamos fazer é, em termos de produtividade, melhorar a estrutura do tráfego aéreo, ter procedimentos mais homogêneos, descida contínua, subida contínua. Temos tido uma experiência incrível no Brasil de coordenação com empresas aéreas. Eu concordo que ainda não chegamos ao nirvana disso, mas já fazemos isso e já aplicamos muita tecnologia de Primeiro Mundo aqui, no Brasil. E procuramos fazer, coordenando, apesar de que a lei não nos compulsa a isso. Então, também, mais uma vez, se acharmos que é necessário que a lei compulse o órgão público a fazer isso, é bom que escrevamos, de alguma forma, essa necessidade de fazer as coordenações. Não é por hoje estarmos fazendo, pois, se eu não sou obrigado, pode ser que, daqui a pouco, deixemos de fazer. Então, temos de pensar nisso na hora de escrever a lei.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, eu não me manifestei ainda, mas eu vejo a coisa da seguinte forma: nós estamos caminhando para um momento muito delicado não apenas em relação à aviação, mas em relação à economia. Há aí o anúncio de problemas financeiros, problemas de caixa do Governo. Nós estamos observando uma retração do mercado de aviação. Há uma série de coisas. O assunto hoje é muito sensível. Eu só vejo a necessidade de, cada vez mais, a sociedade civil e militar, privada e pública, quem quer que seja, trabalharem juntos. Talvez a transparência, Brigadeiro, que eu entendi aqui do grupo, seria algo como: “vamos fazer um reajuste, vamos dar uma revisão, vamos chamar, vamos conversar”. Ou, então, haja uma audiência pública que a Anac lança, mas que fica no computador e não seja mais divulgada. Eu só sei que, se para os órgãos talvez não esteja o melhor dos mundos, para o privado, também não está. De qualquer coisa, ainda falta essa coordenação entre o público e o privado na aviação, para trabalharem juntos. Como se fala, eu acho que mais surpresas virão por aí. Agora, surpresa de que eu falo não depende do Decea ou da Anac ou da Infraero. Eu acho que a própria situação econômica do País vai levar a isso daí.

Eu sempre tenho dito que esta Comissão mais que um fim é um meio, um meio para discutir a aviação, para ver quais são os principais problemas e o que está acontecendo.

Agradeço muito a disponibilidade de a Anac ter vindo aqui. Aliás, a Anac tem participado, tem sido muito proativa dentro da Comissão.

Eu digo a mesma coisa da Infraero. O Dr. Tercio tem sido praticamente um paizão aqui dentro, com todo o respeito, tem realmente desempenhado um papel muito importante...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eu falei paizão, não falei vozão, por favor. *(Risos.)*

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Então, irmãozão. Vamos requalificá-lo como *big brother*, como irmãozão.

Obviamente, temos visto aqui que cada um precisa, realmente, defender a sua praia, ver os seus interesses, mas o mais importante é chegar a um denominador comum.

Também o Decea e o Cenipa, com o Brigadeiro Gustavo e o Coronel Fernando, ao longo dos trabalhos, têm sido cartesianos e vêm cumprindo dentro do prazo tudo aquilo que foi passado.

Eu ainda sinto um certo *gap*, uma lacuna na participação entre o privado e o público. Talvez seja um papel que as associações possam aprimorar. Os sindicatos também. Senão, de repente, nós vamos discutir, e as coisas vão continuar acontecendo como estão. O que pudermos fazer dentro da lei para aprimorar isso daí, com certeza, esta Comissão o fará, como fez até agora.

Antes de encerrar, eu gostaria de passar a palavra ao Respício, que pediu um pequeno aparte, lembrando o horário da decolagem de todo mundo.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Eu gostaria de sugerir à Mesa Diretora que nós, se não oficialmente, mas carinhosamente, possamos dar o título de 2º Vice-Presidente ao Dr. Tercio, que hoje, por alguns momentos registrados nas nossas câmeras aqui da TV Senado e no nosso áudio, ocupou a cadeira da Presidência da Mesa.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Interinamente. Realmente, foi importante.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Então, eu gostaria de sugerir à Comissão...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Foi um grande alívio para o nosso Vice-Presidente. Depois, eu conto.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Eu gostaria de sugerir à Comissão que, carinhosamente, concedesse o título de 2º Vice-Presidente ao Dr. Tercio.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Não há esse título, mas, *hors-concours*, acho que vale – pelo menos na consideração, honoravelmente, falando. Eu acho que nem obsta. Então, certo.

Senhores, lembro que, na semana que vem, a Petrobras confirmou a presença de um representante. Isso é importante, pois isso está sendo mais que aguardado. A Petrobras disponibilizou o Gerente Geral Flávio Santos Tojal de Araújo para vir aqui para tratar da questão de combustível. Eu acho que isso é interessantíssimo para nós aqui, até mesmo para verificar a política pública: onde é que ela está, onde ela não se encontra.

Também estará o Paulus, que é um consultor independente, que participou da Subcomissão de Aviação Civil do Senado. Ele realmente tem alguns dados interessantes sobre a questão voltada para a precificação.

Assim sendo, senhores, nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos e declaro encerrada a reunião, convidando-os para a próxima, a ser realizada no dia 26 de outubro, às 10h da manhã.

Obrigado a todos e boa viagem.

(Iniciada às 14 horas e 18 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 55 minutos.)

Georges de Moura Ferreira
Presidente

Comissão de Especialistas com a finalidade de apresentar anteprojeto de reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.**ATA DA 16ª REUNIÃO**

Ata Circunstanciada da 16ª Reunião, realizada em 26 de outubro de 2015, às 10 horas e 55 minutos, no Plenário nº 3 da Ala Senador Alexandre Costa do Senado Federal, sob a presidência do **Sr. Georges de Moura Ferreira** e com a presença dos membros: **Respício Antônio do Espírito Santo Júnior, Doriêdo Luiz dos Prazeres, Tércio Ivan de Barros, Kerlington Pimentel de Freitas, Ronei Saggiaro Glanzmann, Roberto José Silveira Honorato, Cláudio Jorge Pinto Alves, Geraldo Ribeiro Vieira, Enio Paes de Oliveira, Fernando Silva Alves de Camargo, Ricardo Bernardi e Marcus Vinícius Ramalho de Oliveira**. Deixaram de comparecer os membros: **Donizeti de Andrade, Maria Helena Fonseca de Souza Rolim, Antonio Ivaldo Machado de Andrade, Celso Faria de Souza, Hugo José Sarubbi Cysneiros de Oliveira, Rinaldo Mouzalas de Souza e Silva, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, Ricardo Bisinotto Catanant, Thiago Pereira Pedroso, Ricardo Nogueira da Silva, José Adriano Castanho Ferreira e Carlos Ebner**. Na oportunidade, ocorreram duas audiências públicas, sendo a primeira com a presença do Sr. Flávio Santos Tojal de Araújo – representante da Petrobras, e do Sr. Paulus Figueiredo, e a segunda com a presença do Sr. Ricardo Miguel – representante da Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo (Abesata), e do Dr. Augusto Fonseca da Costa – representante da Associação Brasileira de Parentes e Amigos das Vítimas de Acidentes Aéreos (Abrapavaa). Ainda, houve debate sobre o cronograma dos trabalhos da Comissão. A reunião foi suspensa às 12h47 e retomada às 14h35. Após aprovação, a presente Ata será publicada juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Havendo número regimental, declaro aberta a 16ª Reunião da Comissão de especialistas destinada a apresentar anteprojeto de reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Informo que esta reunião será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. Por isso as pessoas que tenham interesse em participar com comentários ou perguntas podem fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, e do Alô Senado, através do número 0800-612211.

Conforme convocação, esta reunião terá três partes, sendo uma audiência pública na parte da manhã, com a participação da Petrobras e do Sr. Paulus Figueiredo. Teremos uma pequena reunião para onde nós traremos alguns conclames de nossa relatora e outra audiência às 15 horas, com a participação da Associação Brasileira de Parentes e Amigos de Vítimas de Acidentes Aéreos (Abrapavaa) e da Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares do Transporte Aéreo (Abesata). Isso foi aprovado por um requerimento desta Comissão.

Gostaria de convidar o Sr. Flávio Santos Tojal de Araújo, representante da Petrobras, para tomar assento. Obrigado.

E gostaria também de chamar o Sr. Paulus Figueiredo para compor a mesa, a fim de darmos início à audiência pública.

Quero agradecer à Petrobras por ter atendido ao nosso pedido, Petrobras que tem nos atendido sempre que é chamada ou convidada pelo Senado Federal.

Gostaria de dizer que os convidados dispõem de 15 minutos para fazer as suas apresentações e depois os membros poderão usar a palavra na ordem de inscrição, com preferência para o Presidente e o autor do requerimento, no caso, o Sr. Enio Paes, seguidos pelos demais membros.

Sr. Flávio, o senhor dispõe de 15 minutos.

Gostaria que fosse feita a leitura do requerimento ou não há necessidade? Pois não.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO – Eu trouxe uma apresentação.

Bom dia a todos. Agradeço o convite e a oportunidade de participar da discussão, acredito com o foco maior na questão da gasolina de aviação, de acordo com o convite passado à Petrobras.

Nós trouxemos uma pequena apresentação, visando contextualizar o tema para posterior discussão com os senhores.

Em relação a preços e questão de mercado, desde a Lei do Petróleo, mais exatamente desde o ano 2000, o mercado brasileiro está aberto não só para a produção e a importação. Com o mercado aberto, os preços vêm seguindo regras de mercado.

Nesse sentido, no ambiente de livre competição, a preocupação na época, no ano 2000, por parte da ANP, que era o órgão fiscalizador e regulador da questão dos combustíveis no Brasil, foi evitar barreiras de entrada.

Nesse sentido, ela regulou a segregação societária dos ativos de transporte, o que, no caso do setor de petróleo, se configuraria como uma possível barreira ou um monopólio natural diante de outros setores.

Toda a rede de oleodutos, gasodutos e tancagens estão sujeitas ao livre acesso. Os preços são definidos livremente pelo setor, observando questões de defesa da concorrência. E subsídios, quando ocorrem... Hoje temos, no caso do País, apenas o GLP 13, o botijão de cozinha, que é regulado por decisão do CNPE. É o único que tem previsão legal de atender a uma diferenciação de preços.

Quando falamos em preços competitivos, o que queremos dizer? Em se tratando de *commodities*, por definição, produtos que podem ser comercializados em diferentes mercados, como no caso dos combustíveis líquidos, diferente, por exemplo, de gás natural e de energia elétrica, porque a questão do transporte limita o intercâmbio desses produtos entre diferentes mercados. São produtos precificados ou comercializados internacionalmente. Portanto podem ser transacionados entre diferentes mercados de países de economia aberta com diferentes competidores, podendo também sofrer competição por parte de outros produtos. Exemplo de competição com outros produtos é o que temos hoje no País quando se faz a comparação entre gasolina e álcool. Tenho produtos diferentes que podem atender a uma mesma finalidade.

A partir dessa dinâmica para *commodities*, considerando economias abertas e possibilidade de competição entre fornecedores, supridores e entre produtos se estabelecem preços competitivos. E a nossa referência internacional são preços de paridade de importação, ou seja, dentro de um mercado estabelecido, o preço de um produto mais os custos de transporte para outros mercados formariam o preço para esse novo mercado que receberia esse produto.

Tentando entrar um pouco no que deve ser o foco de interesse dos senhores, no caso do QAV, desde a abertura do mercado de petróleo, ele vem seguindo paridade em preços de importação, o que destacamos no gráfico da esquerda com a linha pontilhada. Os preços na linha contínua, azul um pouco mais clara, são aqueles praticados pela Petrobras. Destacamos o período 11 e 15, mas é algo que já vem, no caso do QAV, desde o ano 2000. Em 2001, já começamos a praticar uma política de paridade.

Seguimos exatamente o que o mercado vem formando em termos de preços para o produto, com cálculo da sua internação, que corresponde àquela linha pontilhada, feito com uma defasagem. No início, a prática de preços no QAV era quinzenal. A Petrobras promovia reajustes quinzenais do produto, tanto para cima quanto para baixo. E acredito que a partir de 2005 ou de 2006, se não me falha a memória, nós passamos à prática de reajustes mensais.

No gráfico seguinte, o GAV, que vinha defasado até meados de 2014. E a Petrobras, desde então, começou a promover a adoção do referencial de paridade para GAV. Hoje a GAV se encontra, da mesma forma, alinhada aos preços de referência internacional, seguindo a mesma dinâmica: com alta ou baixa de preços, nós promovemos reajustes também, com periodicidade mensal.

Em termos desse conceito de paridade que pode ser discutido, ele é adotado para *commodities* de forma geral.

Trouxemos três exemplos de notícias envolvendo adoção de paridade de preços em outras indústrias. No primeiro, uma avaliação do Itaú, publicada pela Agência Estado, fazendo uma previsão de riscos de importação por conta de adoção de preços domésticos, todos baseados no conceito de paridade.

O segundo item é trigo, do Cepea, sobre o conceito de paridade adotado para aquele mercado.

No terceiro exemplo, o caso de algodão. A notícia é da UOL, também sobre desequilíbrios do mercado, variações de preço e adoção do conceito de paridade para isso também, como as cotações domésticas são influenciadas pela questão de paridade de preços nos mercados internacionais.

Buscando exemplos de adoção de paridade em países que não têm mercados tão estabelecidos ou que não são referência de mercados, como é o caso dos Estados Unidos ou mesmo da Europa, quer dizer, países de economia aberta, mas não tão robustos em termos de mercado e formação de referências de preços adotam, da mesma forma, conceitos de paridade em termos de combustíveis. Esse é o caso da Enap, equivalente à Petrobras no Chile, que adota conceito de paridade para a formação dos seus preços seguindo a política acompanhada pelo governo, com reajustes semanais.

Outro exemplo é o da África do Sul. Nesse caso, a periodicidade é mensal. E não tem algo que se encontra em algumas economias, os balizadores, que são os limites máximos de cada reajuste, tentando buscar a referência de paridade.

Outro exemplo é o da Austrália. Eles publicam o seu preço diariamente. O governo apenas monitora essas publicações, esses comportamentos de preços.

Portanto não é algo exclusivo de um produto ou adotado única e exclusivamente para um determinado produto, um determinado derivado de petróleo. O conceito de paridade e formação de preço é algo universalmente aplicado, utilizado em economias abertas.

O que ocorre quando não se adotam referências de mercado para os preços?

Se estiver acima, há riscos de perda de competitividade por parte do produtor e de perda de clientes; estimula-se a importação por terceiros, perdendo-se participação de mercado; no longo prazo, podem-se incentivar investimentos de competidores no mercado e risco concorrencial por preço abusivo em função de uma posição dominante no caso de uma empresa com um *share* maior nesse mercado.

Do lado oposto, com a prática de preços inferiores aos preços de paridade, o que a Petrobras, com relação a alguns produtos, exerceu durante algum tempo, depois de 2001 e hoje vem tentando corrigir, ocorre o estímulo ao consumo. Por uma sinalização incorreta do valor daquele bem, pode-se promover um consumo exagerado e prejuízos em algumas situações, especialmente se eu não for produtor absoluto daquele produto, se eu precisar importá-lo.

Essa também foi uma consequência que a Petrobras sofreu em algumas situações. Desincentivo a investimentos e risco concorrencial. Eu posso promover *dumping* ou uma concorrência predatória. E a Petrobras tem sofrido, na esfera judicial, algumas acusações em relação aos seus preços e os seus efeitos para outros mercados. E risco legal, que também é algo a que a Petrobras está sujeita hoje, com a reclamação dos seus acionistas junto à CVM.

Em termos do que temos apresentado como problemas dentro da companhia por conta do período em que exercemos práticas descasadas da paridade ou formação de preços descasada da paridade, em relação a Manguinhos, uma refinaria no Rio de Janeiro, sofremos uma ação de indenização por suposta prática anticoncorrencial entre o período de 2002 e 2008, por adotar preços inferiores ao custo da própria matéria-prima. Já perdemos em primeira instância e hoje a expectativa de perda gira em torno de 1 bilhão.

Ações da Raízen e Cosan. Raízen é uma distribuidora de combustíveis, e a Cosan opera no segmento de álcool.

Há uma ação cautelar de protesto em face da Petrobras e da União. A ação pede para interromper o prazo de prescrição da ação para a cobrança de supostos prejuízos, como é a acusação das duas companhias, por conta do controle exercido sobre o preço da gasolina.

Também sofremos uma ação de responsabilização por parte dos plantadores de cana da Paraíba. Eles responsabilizam a Petrobras e pedem ressarcimento pelos prejuízos sofridos pelo setor sucroalcooleiro, também por conta de fixação de preços abaixo do mercado desde 2010.

Existem outras. Esses são três destaques para não tornar exaustiva a discussão.

Como considerações finais, repetindo o que já foi dito em alguma medida durante a apresentação, políticas de preço associadas ao conceito de paridade seguem a lógica de precificação de *commodities*, ou seja, bens que são transacionados entre diferentes mercados.

A adoção de preços dissociada desse conceito gera perdas e problemas para os produtores com implicações regulatórias, como mostramos há pouco, e mesmo implicações legais. E também para a sociedade, porque desincentiva investimentos, sinaliza de forma incorreta o valor do bem que está sendo transacionado e cria barreiras à concorrência, à entrada de outros produtores e importadores, da mesma forma que cria barreiras a produtos substitutos, como o exemplo a que assistimos há bem pouco tempo, no caso da competição entre gasolina e álcool.

Isso é o que nós tínhamos para apresentar, para alimentar uma possível discussão.

Quero, mais uma vez, agradecer o convite, pela oportunidade de mostrar um pouco ou discutir um pouco como a Petrobras vem buscando atuar no segmento de combustíveis, mais especificamente no tocante à precificação, o que hoje talvez seja a principal estratégia da empresa para conseguir se recuperar da crise financeira por que vem passando.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Agradecemos.

Reiteramos o agradecimento à Petrobras, que sempre atende aos pedidos.

Passo a palavra por igual prazo ao Sr. Paulus Figueiredo, para as suas considerações.

O SR. PAULUS FIGUEIREDO – Eu não tenho apresentação. Eu vim como pessoa física, como um cidadão, atendendo a pedido do Georges.

Estive aqui em 2012. Trabalhei muitos anos na aviação, lidando com querosene de aviação e com companhia aérea, então eu conhecia razoavelmente a formação de preço, inclusive o que vai além da Petrobras, que é depois, a parte de distribuição.

Em relação à apresentação do Flávio, é incontestável, tudo que está escrito ali é correto, é lógico.

Quando eu aqui estive, em 2012, percebi que havia um questionamento muito grande em relação à aviação executiva. O preço do querosene na saída da Petrobras deveria ser o mesmo, tanto se fosse para uma companhia aérea regular ou para a aviação executiva. Ele deve ser o mesmo, porque o distribuidor retira o pro-

duto da Petrobras, e depois a precificação do distribuidor para uma companhia aérea e para a aviação executiva é naturalmente diferente. Então, naquela época, eu percebi que havia um foco muito grande na diferença de preço da aviação executiva, ou na volatilidade do preço. Não sei se a correção mensal ou periódica era tão transparente para a aviação executiva como as companhias aéreas forçavam que fosse com seus distribuidores.

Eu acho que a minha posição aqui não é para contestar. Exatamente, como eu disse, o que está apresentado no gráfico de variação, de 2011 para cá, é real. Nós vemos que há apenas o descolamento do preço da Petrobras na paridade para o preço do mercado internacional pela defasagem mensal da formação do preço em relação ao que se vem coletando durante o mês, e ele passa a valer 40 dias depois do término da coleta.

Então, eu vim aqui mais para tentar auxiliar em alguma pergunta que os senhores podem ter do que para dar uma aula sobre um assunto, sendo que eu não conheço o objetivo específico de cada um dos senhores aqui.

Da minha parte, é isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Paulus, um assunto que foi abordado em relação à Subcomissão da Aviação Civil, que aconteceu naquela época, foi a respeito da precificação, a respeito da internalização do valor desse combustível no cenário brasileiro. Parece que foi muito discutida na época, por exemplo, a questão de que boa parte do combustível de aviação era fabricado no Brasil, mas recebia o tratamento de internalização, como se importado fosse.

O SR. PAULUS FIGUEIREDO – É. Essa é a paridade de importação que o Flávio comentou.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Certo. Então, isso atinge todo o combustível?

O SR. PAULUS FIGUEIREDO – Sim.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – E sai com que preço lá dos Estados Unidos? Sai com preço de refinaria ou com preço final ao consumidor?

O SR. PAULUS FIGUEIREDO – O preço da refinaria para o consumidor.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O preço da refinaria ao consumidor. Quer dizer então que o produto já sairia de lá, pelo que eu entendo, com o preço final ao consumidor, para ser feita a internalização dentro do Brasil.

O SR. PAULUS FIGUEIREDO – Pela minha experiência, a Petrobras se baseava na precificação do Golfo do México, nos Estados Unidos. Nos Estados Unidos, existem basicamente três agências mais conhecidas, ou mais importantes. Uma delas domina 95% do mercado de precificação. Quando uma companhia aérea voa para os Estados Unidos – Miami, por exemplo –, e vamos negociar preço, é em cima do índice de precificação de uma dessas agências. E existe uma que é a mais significativa. Então, aquele é o preço coletado por essas agências de pesquisa de preço.

No caso do querosene de aviação, não existe bolsa, mercado aberto, como para o petróleo. Não existe um preço publicado em tempo real. Por exemplo, no final do dia, a Petrobras pode olhar uma telinha e dizer: “Olha, este aqui é o preço do final do dia”. Os preços são publicados por essas agências, que pesquisam com as refinarias durante certos horários do dia. Então, aquele é o preço que a refinaria praticou naquele dia, e, publicado nessas agências de precificação, cada uma com a sua regra, forma uma referência. Aquele, portanto, deve ser o preço com que a refinaria comprou petróleo ou, no caso de uma refinaria que tem a própria exploração, refino, e tem uma margem de lucro. É um preço já com a margem de lucro da refinaria, imagino eu.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Certo.

Vou fazer uma pergunta para a Petrobras.

O que estamos entendendo, então, é que essa é uma prática internacional. Ou seja, você pega o petróleo produzido aqui, mas mesmo o petróleo para ser disponibilizado no mercado interno recebe todo aquele preço, tarifa CIF, tarifa FOB mais seguros, é colocado dentro, mas com base no preço que seria para o consumidor nos Estados Unidos. Ou então o preço da refinaria, já com lucro, para ser colocado dentro do Brasil e ser revendido. É mais ou menos isso?

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO – É mais ou menos isso. Diariamente, nós acompanhamos preços em diferentes frentes de oferta. Não apenas do golfo americano, já que estamos falando dos Estados Unidos, mas da Europa também. Mesmo não havendo produtos exatamente iguais ao que há no mercado brasileiro. No caso, se eu não tenho hoje uma formação de preço de GAV, mas tenho preços de combustíveis, gasolina de baixíssima e de altíssima octanagem, que é o caso da gasolina de aviação, que é o preço que vai servir de referência. O nosso cálculo de paridade, assim como o cálculo da Petrobras e de qualquer economia aberta que trabalha com paridade, é pegar o preço estabelecido nesses mercados. Atualmente, isso se faz até com telefone celular. Você entra no Yahoo e consegue ver com atraso de 15 minutos os preços de todos os produtos: petróleo Brent, WTI, diferentes gasolinas, diesel. Você encontra diferentes produtos.

Para formar o preço, além da referência que estamos utilizando, que é preço de comercialização dentro desses mercados, porque, muitas vezes, nós operamos comprando dentro desses mercados, se não houver

produtos suficientes do País para suprir, eu posso comprar lá, e aí há cálculo de frete e internacionalização do produto no País. É assim que se forma a referência de paridade.

Não sei se fui claro.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Foi claro.

Eu vou passar a palavra para o Enio, e depois farei outras considerações.

Em seguida, temos inscritos o Ricardo, o Dr. Tercio e o Respício, para que possam ampliar o debate, pois eles têm algumas considerações. E eu gostaria de dar a palavra aos membros.

Sr. Enio, o senhor tem alguma colocação?

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA – Bom dia, Sr. Presidente. Bom dia a todos os membros. Sou Enio, da Associação Brasileira de Táxis Aéreos.

Tenho sim. Tenho algumas perguntas para o representante da Petrobras, o Sr. Flávio Santos.

O senhor mostrou uma defasagem no preço da gasolina, de meados de 2014 para cá. Qual é esse índice de defasagem? Essa é uma pergunta.

Outra pergunta. A BR Distribuidora, a Shell e outras apenas seguem o índice de repasse da Petrobras ou têm liberdade e aumentam o quanto puderem?

Terceira pergunta. Quando o senhor fala em defasagem, há outras fontes, que não vou aqui questionar se são verídicas ou não, por isso mesmo estou fazendo a pergunta ao senhor. Na verdade, é apenas uma defasagem ou mudaram os critérios de formação de preço, no caso da gasolina? Antes, seguia-se o padrão da gasolina automotiva e depois o critério foi modificado para gasolina de aviação, com paridade por Jet, para querosene?

Assim que eu obtiver a resposta do Sr. Flávio, gostaria de fazer uma pergunta ao Sr. Paulus

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO – Quanto à sua primeira pergunta, em relação ao índice de defasagem, eu não tenho o índice exato aqui. Posso buscar a resposta ainda durante a audiência.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA – De acordo com o ofício resposta que eu obtive quando a Associação questionou o Presidente da Petrobras, seria de aproximadamente 30%.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO – Procede.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA – Quando ele me fala em 30%, no mesmo período, eu tenho, por exemplo, o Aeroporto Brigadeiro Protásio, em Belém, com 101%; eu tenho, por exemplo, Rondônia, Porto Velho, com 68%; eu tenho Marabá, com 64%; e tenho um menor, com quarenta e poucos por cento, no Sudeste, mais precisamente em São Paulo. Mas peguei por amostragem algumas regiões.

Então, se eu tenho uma defasagem de 30%, e vamos partir do princípio de que é verdadeira, por que essa diferença? Porque a diferença entre regiões pelo transporte do petróleo não está em discussão aqui agora. Já era maior o preço unitário e aumentou 101%, aumentou 68%, 64%, 67%, dependendo da região. Fica essa dúvida.

Quando se questiona a BR, por exemplo – e nós questionamos mais de uma vez, eu questionei duas vezes, estive em reunião com a BR; se não me falha a memória, o Sr. Presidente da Comissão também já fez contato com a BR –, eles afirmam categoricamente que aplicam apenas o índice que a Petrobras repassou a eles. Se a Petrobras está repassando 30%, eles repassam para o usuário final 30%, nada mais do que isso.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO – Sr. Enio, vou tentar responder suas questões anteriores.

A defasagem é da ordem de 30%, o reajuste que o senhor mencionou. Eu não tenho o número exato.

Com relação ao comportamento das distribuidoras, a que o senhor fez menção, eu não posso responder por elas. Na verdade, a Petrobras vende para as distribuidoras. Como a distribuidora pratica, a partir de então, sua lógica de precificação – e a BR não é a única distribuidora no segmento –, como ela opera com seus clientes finais eu não sei, eu não conheço detalhes. Se há algum desequilíbrio entre distribuição e cliente final, não é atividade da Petrobras monitorar esse tipo de relação comercial.

Quanto à pergunta sobre referência, eu havia comentado anteriormente: é gasolina de altíssima octanagem no mercado. O mercado internacional comercializa esse tipo de produto.

Finalmente, em relação às regiões, não é que a Petrobras tenha promovido reajuste de preços. A Petrobras tem um primeiro movimento, que ocorre de meados de 2014 em diante, que é de adequação dos preços. Havia defasagem de preços, como mostramos naquele gráfico. Em relação não apenas à gasolina de aviação, mas também em relação a GLP industrial, a asfalto, a toda a carteira de produtos da companhia, a Petrobras vem fazendo um movimento de atrelar os preços desses produtos que vinham sendo comercializados com defasagem para uma situação de paridade, haja vista o atual quadro financeiro da empresa, comentado eu acho que amplamente por toda a imprensa. Não que estejamos promovendo isso. Surgirão situações, no caso de alguns produtos, e acho que isso está acontecendo com gasolina também, em alguns polos de entrega, e a Petrobras provavelmente vai rever a posição desses polos de entrega em razão de não estarmos conseguindo fechar essa conta economicamente.

Quanto ao custo para movimentar produtos entre mercados, historicamente, a Petrobras tenta atender as distribuidoras dentro de suas limitações logísticas, e esse passa a ser um *business*, um negócio da distribuidora. Quem garante capilaridade dentro dos mercados de um país grande como o Brasil são as distribuidoras.

Quando começa a haver precificações entre polos de fornecimento que não respeitam regras ou não atendem a racionalidade econômica do custo correto de transporte entre esses determinado polos, isso acaba prejudicando inclusive o segmento de distribuição e começa a entrar num segmento que não é da Petrobras, que é o segmento de atacadista, que começa a atuar como se distribuidor fosse, criando distorções em mais um mercado nessa cadeia.

Foi bom o seu comentário, eu agradeço. Existem outros agentes nessa cadeia. A Petrobras não vende para as empresas aéreas ou de táxi aéreo diretamente. Ela vende por intermédio de distribuidoras. E acho que cabe a elas – muitas vezes pode até estar ficando muito fácil para elas – transpor todas as questões ou reivindicações de seus clientes para o supridor final, no caso a Petrobras. Acredito que boa parte das discussões do dia a dia na relação com o cliente final deveria se dar com o seu distribuidor, não necessariamente com a Petrobras. Na verdade, acabamos justificando ou tentando contrapor o argumento que, acredito, o distribuidor teve com seus clientes.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA – Eu faço essa observação porque, em um exemplo que eu citei, que deu 101%, que é o Brigadeiro Protásio, em Belém, o único distribuidor ali dentro é a própria BR Distribuidora. Portanto, o senhor há de convir – eu vou fazer apenas uma observação, não é de cunho acusatório – que, entre as informações da distribuidora e da Petrobras, alguém está mentindo. Eu não acuso a Petrobras nem a distribuidora. De fato, continuaremos tentando estabelecer isso. Porque a BR diz uma coisa e a Petrobras afirma outra. Precisamos definir esse aspecto.

Outro detalhe – última pergunta ao senhor. Há uma consideração do impacto que isso vai ocasionar no mercado dos usuários? Eu estou falando de táxi aéreo, mas, além de táxi aéreo, há a aviação geral e a aviação executiva. Estou falando apenas de táxi aéreo, que tem uma demanda de aproximadamente 350 aeronaves que utilizam gasolina, principalmente no Norte, Centro-Oeste e Nordeste do País. No Sul e no Sudeste também existem, mas é lá que se concentram. Hoje, está praticamente inviabilizado o uso dessas aeronaves. Há uma formação de preço a fim de garantir os voos e há contratos já firmados, porque não se consegue repasse antes de doze meses, e uma série de outras consequências. E nós somos sabedores de qual é o percentual do preço do combustível, do custo com combustível que compõe o custo total de um voo. Eu queria saber se há um estudo de impacto, se isso não é simplesmente jogado e as empresas que se virem.

Vou usar um exemplo simples: uma aeronave Seneca, bimotor convencional, e um Caravan, bimotor turboélice, percorrendo um trecho aéreo de 700km. No passado, operava-se uma aeronave Seneca a R\$2 mil a hora e com um Caravan a R\$3 mil a hora. Hoje, não é possível operar o Seneca com menos de R\$3 mil a hora. Não estou dizendo que esse é o preço exato, quero apenas mostrar a desproporção total que se causou e que inviabilizou a aeronave de pequeno porte, a aeronave de combustão convencional, que é o caso da gasolina.

Eu queria saber se há preocupação por parte da Petrobras em relação a esse impacto no mercado.

E depois, na sequência, já ao Paulus: hoje, de todo o combustível que nós utilizamos, 100% dele, que percentual é internalizado, que é importado, e que percentual é produção interna? Vamos dizer que a produção interna é 70% e a internalizada e importada, 30%. Se eu aplicasse um *mix* na formação desse preço, ficaria nessa mesma paridade ou seria possível uma redução? E a pergunta é de forma geral, para os dois combustíveis, querosene e Avgas.

Deixo para o Sr. Flávio concluir a pergunta, e o outro continua.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO – Eu poderia resgatar um quadro da apresentação? Seria possível? Eu acho que o quarto eslaide.

Se observarmos o comportamento da GAV desde junho de 2015, se pegarmos o eixo na horizontal, as duas últimas legendas, podemos perceber que o mercado internacional teve um comportamento em relação à gasolina, em termos de elevação de preço, muito mais forte do que em relação ao querosene. Essa elevação de preço é reflexo do mercado internacional, que pode se agravar um pouco mais, pois a alta do dólar em relação ao real para o transporte amplificou ainda mais essa elevação.

Mas só olhando os mercados internacionais, como o golfo americano, veremos que a GAV teve um comportamento diferente. Ela teve uma elevação muito maior. Eu não sei explicar em detalhes, mas são famílias de combustíveis diferentes. A GAV é da família das gasolinas leves de petróleo, ela tem comportamentos, obedece lógicas inclusive de sazonalidade dentro desses mercados diferentes. E o QAV segue a lógica de combustíveis médios, como diesel, etc.

Não dá para falar absolutamente também em termos de um produto. Peço desculpas se estou me antecipando um pouco ao que o senhor perguntou ao Sr. Paulus, mas não é que eu tire de determinado barril

de petróleo uma determinada quantidade de GAV e ponto. Não é bem assim a lógica de refino. Eu posso, na família das gasolinas, como estamos falando, maximizar outras produções. E posso, ao invés de fazer gasolina de aviação, fazer gasolina Podium, por exemplo, de altíssima octanagem também, num volume muito maior, já que a gasolina de aviação estaria num *top* de octanagem de até 105 octanas. Eu poderia, baixando isso, fazendo *blend* com outros produtos dessa família de leves, fazer outros produtos e ter outros mercados sendo atendidos por eles. Isso não significa que, se eu não importo um determinado produto, que eu não tenha que importar outros para suprir o meu mercado como um todo. Essa comparação é delicada. Quer dizer, o QAV que eu não faço pode virar diesel; a GAV que eu não faço pode virar uma quantidade bem maior de gasolinas. Porque com essa GAV muito nobre, muito rica, eu posso fazer gasolinas menos nobres, menos ricas, que existe um mercado. Os mercados automotivos até aceitam essa gasolina. Por isso é difícil fazer essa comparação.

E sempre existe a oportunidade de, não havendo mercado aqui, também operar com outros mercados. Eu tenho apenas a dificuldade de rotular que estou produzindo tanto de GAV aqui, pois posso não estar produzindo essa quantidade de GAV. Esses são cortes que existem no processo de refino e que, blendados, vão chegar a uma determinada especificação de produtos.

Não sei se entendi.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA – Eu agradeço a sua consideração, mas, naquele gráfico, quando fiz o questionamento, e você me argumentou aquele pico da GAV, lá em cima, eu não estava falando daquele pico. Eu estou falando de 2014, em que não houve aquele pico ainda e foi feito o realinhamento do preço.

A pergunta foi se houve alguma consideração do impacto negativo que isso vai causar no consumidor ou usuário do combustível, que são os operadores de táxi aéreo, e as consequências para a população como um todo, dada a atividade que se exerce no táxi aéreo. Não sei se você me entendeu. Eu não estou enxergando bem daqui. Não sei se é maio de 2014, mais ou menos ali, em que você fez um realinhamento por conta do que vocês chamam de defasagem.

Então, lá, quando a gasolina foi maior, já foi em 2015, quando já havia sido feito o realinhamento. Se vocês consideram o impacto negativo, o estrago que se faz quando se dá um salto desses.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO – Volto a dizer: o que tentamos mostrar aqui é que não se trata de fazermos um reajuste puro e simples. Estou tentando tirar um período longo de defasagem em que vínhamos precificando muito abaixo do valor de mercado a GAV. Isso trouxe, como o senhor está dizendo, algum impacto para os consumidores, da mesma maneira que quaisquer outros produtos que comercializamos, na medida em que temos impacto de câmbio, de flutuação de preço de petróleo e derivados no mercado internacional, também trazem impactos para outros segmentos.

Da mesma maneira que o senhor coloca, em sua correspondência, que a Petrobras tem diversos mercados atendidos pelos táxis aéreos e que são prioritários para sociedade, também existe um sem número de mercados, também importantes e fundamentais para a sociedade, que se movimentam a partir de diesel e gasolina, da mesma forma. O impacto não é restrito e não é direcionado. Não há ação contra nenhum segmento de mercado. Estamos tentando alinhar preços – e aí não é caso de reajuste – volto a dizer, não só da GAV, mas de toda a cesta de produtos da companhia. Não há o sentido de criar dificuldades e nem trazer crises para nenhum segmento. Isso é consequência de um período de desalinhamento de preços que tivemos em diversos produtos, uma gestão artificial de preços que trouxe problemas para a própria Petrobras, que hoje se vê em dificuldades de levar à frente seus programas de investimento e manutenção da produção. Não é uma ação exclusiva contra nenhum mercado, por favor.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA – Não, não me refiro a ação exclusiva, mas fico ainda com aquela sensação de que temos que centrar é na política pública.

Nesse caso aqui, a Petrobras – vamos falar da Petrobras – teve um erro de estratégia de 2001 até não sei quando e, depois, está repassando. Quem está amargando esse erro é o táxi aéreo porque não consegue repassar isso para os usuários do táxi aéreo, e, quando tenta repassar, automaticamente, está prejudicando também o usuário final, que é a sociedade como um todo. Deixo apenas esse registro.

Nós, aqui da Comissão, devemos tomar cuidado com essas políticas. De repente, de surpresa, alguém bota um negócio lá em cima e nós amargamos sem repassar, e já discutimos tarifas na semana passada.

Há uma série de assuntos na Comissão, que depois vamos discutir porque, se não pegarmos o órgão que trata do assunto, ou o regulador ou, como a Petrobras, o que fomenta o combustível, para ter certo – não é engessar o mercado, não é tirar liberdade de preços – um direcionamento, fica difícil. Por exemplo, nesse caso: ficou sem realinhamento? O prejuízo é da Petrobras. Não pode ser nosso. Não temos como repassar. Ou então, que se faça isso em um prazo muito maior, esses repasses, para se conseguir, aos pouquinhos, ir absorvendo.

Dessa forma, a aviação fica estagnada. Tenho certeza de que se formos falar com o Dr. Geraldo, ele, que Petrobras usuário da querosene, tem o mesmo sentimento, pelo impacto violento que tem o combustível na

formação de preço de um voo quer seja da aviação regular, quer seja aviação não regular (táxi aéreo), quer seja da aviação geral.

Sr. Presidente, muito obrigado, embora eu seja obrigado a declarar que não fiquei convencido. No entanto, paciência.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O senhor fez uma pergunta ao Paulus também? Pois não.

O SR. PAULUS FIGUEIREDO – Em relação ao percentual importando – acho que o Sr. Flávio pode confirmar – a última vez que me inteirei do assunto – e é público porque conseguimos tirar isso de balança de comércio exterior, de quanto se importou de querosene, quanto se consumiu no Brasil – o número de 30% é a última figura que eu conhecia, de importação para o que era consumido de querosene de aviação.

Acho que sua questão não é nem tanto em relação ao percentual, mas em relação ao conceito de se fazer uma ponderação entre o custo de se importar contra o produto que é produzido localmente.

Como esse cliente, esse era um pleito que obviamente as companhias aéreas tinham. Por outro lado, isso não quer dizer que do jeito que a Petrobras está fazendo está errado, porque, se alguém quiser importar o produto para o Brasil, pode importar e vai arcar com custos parecidos com os que a Petrobras coloca na paridade de importação.

Acho que a grande diferença e o que está causando bastante desconforto é buscar um acompanhamento, uma previsibilidade dessa variação de preço. E isso, nas companhias aéreas regulares, buscamos muito e não foi também porque a Petrobras publicou como era a fórmula deles. Não temos acesso a isso. Mas tínhamos uma ideia de como era calculado, e, por um tempo, pessoalmente fui testando, fui colocando e tirando alguns itens da fórmula imaginária que eu acompanhava até que se chegou à mais próxima possível. Então, conseguíamos dizer com alguma previsibilidade qual a correção para o mês seguinte, para os próximos meses.

Acho que esse é um ponto que, para o táxi aéreo, talvez vocês tenham sido pegos de surpresa, porque não entenderam a precificação, e, em algum momento, ela mudou, houve esse reajuste, esse emparelhamento com o preço de fora, com a simulação do que seria trazer o produto de fora, sem uma discussão ou uma explicação. Isso talvez tenha causado esse problema. Infelizmente nos contratos, tanto das companhias aéreas vendendo passagens como dos senhores para o táxi aéreo, não existe no preço futuro, em um contrato de um ano ou dois, que vai haver uma variação mensal do custo do serviço baseada na variação de custo do combustível. Talvez se os mercados caminhassem para isso...

Do lado da aviação civil, existia uma previsão para isso que acabou sendo proibido no Brasil, que era uma taxa, um acréscimo, um *fuel surcharge*, baseado em uma regra que seria pública: que as companhias aéreas repassassem ao preço da tarifa um valor em reais para mais ou para menos dependendo da variação do preço do combustível. Isso não acontece, mas seria uma maneira de repassar, no contrato e nas vendas das companhias aéreas e de táxi aéreo a variação do preço do combustível para mais ou para menos. Isso não acontece na realidade, então, acaba que a companhia aérea ou o táxi aéreo assume isso e só consegue corrigir depois de um tempo; fica defasado em relação ao preço do combustível que se está pagando e o que se consegue repassar na passagem ou no fretamento.

Este é um ponto: transparência. Se houvesse uma transparência de precificação, talvez trouxesse um conforto e uma previsibilidade melhor, para negociar contratos melhores e vender melhor as passagens.

Outra grande diferença se compararmos com o mercado de fora, é que, se uma companhia aérea, na Europa ou Estados Unidos, com volume significativo, quiser comprar o produto da refinaria, ela pode. Aqui, não. Até onde eu sei, só os distribuidores podem comprar o produto da refinaria. Então, idealmente, se houvesse um grupo com tamanho significativo para a Petrobras fazer negócio diretamente e esse grupo organizasse a compra, por um período determinado, de um volume significativo, e depois contratasse com o distribuidor como remunerá-lo, sem que o distribuidor comprasse diretamente da Petrobras, talvez isso trouxesse mais transparência. Mas isso exige capital, porque esse grupo teria que desembolsar esse valor para a Petrobras, o que, na verdade, compramos de litro em litro do distribuidor.

Portanto, não há uma solução simplista para isso, mas, respondendo sua pergunta, como eu disse no começo, é um pleito natural de quem compra o fato de que, já que o produto está sendo produzido aqui, não deve pagar o preço lá de fora. Mas também acho lógico – também fomenta a competição – que se, algum dia, uma empresa de fora pensasse em produzir querosene de aviação no Brasil tivesse uma segurança um pouco maior do que se fosse para produzir gasolina ou diesel, que são produtos de preços cuja correção mensal ou regular ainda a Petrobras não faz como faz com os produtos de aviação.

Essa empresa teria uma previsibilidade de retorno, caso investisse aqui. Então, como o Flávio disse no começo, essa lógica de mercado não podemos invalidar, a lógica da Petrobras. Agora, o pleito é o pleito natural de quem compra.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Passo, então, a palavra ao Dr. Ricardo Bernardi. Por favor.

O SR. RICARDO BERNARDI – Bom dia, Sr. Paulo e Dr. Flávio.

Vi em um eslaide da apresentação do Dr. Flávio menção à natureza do PPI como forma de estabelecimento de preços, *arm's length*, quer dizer, uma precificação, o encontro de uma valoração de mercado justamente porque, em mercados menos maduros, essa fórmula acaba sendo necessária.

Claro que isso me lembra do estabelecimento de regras de preços de mercado quando se fala em importação de produtos por partes relacionadas, do exterior para o Brasil. É uma importação de produtos partes relacionadas. É o que se chama de valoração aduaneira, que tem como base, inclusive, o GAT, o acordo do GAT.

Para determinação de preços – fazendo uma comparação apenas – de importação entre partes relacionadas, temos sete métodos estabelecidos de forma bastante detalhada pela Receita Federal, justamente tentando encontrar *arm's length*, quer dizer, o preço de mercado a ser estabelecido na importação desse bem. Então, pode ser um similar do produto no mercado nacional, no mercado exterior, custo mais margem, quer dizer, uma metodologia inteira para se encontrar o preço de mercado.

Por outro lado, trazendo essa questão aqui, percebi que a grande reclamação das companhias, tanto companhias aéreas como empresas de táxi aéreo, é justamente ausência de previsibilidade, ausência de transparência na formação desse preço, pelo menos na visão deles. Dá para entender: na formação de preço, no caso das companhias aéreas, o bilhete é vendido para um mês, dois, três, quatro, cinco à frente, levando em consideração o custo vigente à época da venda. Se há um aumento abrupto do preço que havia e isso for parte relevante do custo de uma companhia aérea, isso acaba impactando severamente na saúde econômica da empresa. Quer dizer, ela acaba vendendo bilhete com prejuízo efetivamente. Imagino que o mesmo aconteça com as empresas de táxi aéreo.

Então, faço essas observações para perguntar: há como estabelecer um critério fixo, claro, transparente, como existe na fixação dos preços da importação, de acordo com as regras do GAT, de partes relacionadas? Ou qual seria a dificuldade? Faço a pergunta para que possamos aqui ter alguma orientação de como proceder, se é que é possível haver alguma norma que venha a socorrer tanto a fornecedora quanto a consumidora desse produto neste caso. Isso é para que se evite, daqui para frente, esse descolamento entre o que se pratica no mercado e o que efetivamente está sendo fixado com o PPI. Assim, poderemos ter uma proximidade, uma clareza nesse preço, para que ninguém perca ao final das contas.

Feita essa pergunta, faço uma observação: o *fuel surcharge* não é possível por uma questão jurídica. No passado, tentou-se fazer isso, em todo o mundo isso foi considerado prática cartelizada, inclusive aqui no Brasil. Por quê? Até porque a parte que se fixava como *fuel surcharge*, já que o combustível é parte relevante na formação do preço, acabava sendo fundamental para a própria fixação do frete. Então, essa não é uma alternativa, parece-me, que o mercado vá considerar. Essa ficaria de fora. Então, qual seria uma solução para isso?

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO – Agradeço a pergunta, Dr. Ricardo. Sé o senhor me permite, quero fazer uma pequena observação antes, quero enfatizar um ponto que levantei em relação à pergunta anterior. Não existe propriamente, para quem produz, uma produção de gasolina de aviação ou uma produção de querosene. Existe uma família médios e leves, e o refinador, o produtor pode buscar o seu melhor mercado. Por isso, a precificação muda.

Se você perguntar: por que a GAV saltou tão mais que a QEV, eu me arriscaria – não sei a razão, não estudei em detalhes – a dizer que provavelmente os leves, as gasolinas, estavam no mercado conseguindo o melhor preço, e isso acabou arrastando no caso da GAV.

A mesma coisa acontece quando você está importando só uma parcela de GAV e o resto está sendo produzido aqui. Tem que se levar em conta que parcela dessa família dos médios, diesel, estou importando também para fazer essa conta. Ou seja: não é tão trivial dizer que importo 10%, 20% ou 30% de um produto e deveria obedecer essa proporção. Eu posso, talvez, não estar importando nada. Isso vai depender de uma outra série de cálculos que fazemos na hora de formar o elenco de petróleos que cada refinaria recebe. Tenho também uma diversidade enorme de petróleo no mercado, com diferentes graus de contaminantes, mais ou menos enxofre, mais ou menos leves, mais pesados, que se adequam de forma diferente ao tipo de *hardware*, ao tipo de refinaria que tenho para processar aquele produto; a partir daí, posso ter um resultado em termos de um conjunto de derivados ou uma cesta de derivados que aquele elenco de petróleo vai me permitir. Mas, como disse, não é tão trivial fazer a conta por essa fórmula. Esse é um ponto.

Sobre o segundo ponto que o senhor colocou, coloco só mais um parâmetro para apreciação: não é uma característica deste País. Em qualquer mercado, imagino eu, dando pitaco sobre o mercado de aviação, há consequências e desdobramentos das flutuações no mercado de petróleo. Acho que quem vende passagem no Brasil deve sofrer, como o senhor colocou, esse descasamento ou a falta de previsibilidade do que acontece em relação a petróleo tanto quanto quem está no Chile, na Europa ou em qualquer outro mercado internacional. Um conflito em um grande produtor de petróleo vai abalar, com certeza, todos os segmentos. Acho que

o tempero que temos a mais, no Brasil, é o descasamento da moeda, a questão cambial. Mas o resto existe, acho. Essa dificuldade de casar a precificação do bilhete com os custos na cadeia, no caso, o combustível para a prestação de serviço, deve ocorrer em qualquer mercado. E em qualquer mercado, existem mecanismos de *hedge*, de proteção, que algumas empresas, dependendo de sua capacidade, podem utilizar ou não.

Imagino que, para segmentos menores, deve ser algo muito sofisticado e talvez muito caro para colocar, mas acredito que é um problema de todo segmento, seja de aviação comercial em qualquer lugar do mundo e de táxi aéreo em qualquer lugar do mundo. A única ponderação que faço, tentando sintetizar, não é um problema desse mercado brasileiro. É isso que estou tentando pontuar. Qualquer agente atuando, qualquer *player*, qualquer mercado que tenha na formação do seu preço o custo de derivado de petróleo está sujeito da mesma forma a esse tipo de dificuldade de prever como o mercado opera para adiante.

O SR. RICARDO BERNARDI – Agradeço a resposta. Para ser bem preciso no ponto onde repousa a minha dúvida, entendo a questão da variação do valor da *commodity*, entendo também a variação cambial, que afeta particularmente o Brasil. No entanto, a minha pergunta especificamente diz respeito àquele componente do descolamento entre o PPI e o valor praticado devido à política pública que se adotou. Haveria como adotar um critério para se evitar, no futuro, um descolamento do preço de mercado previsto no PPI e o preço praticado pela Petrobras no âmbito regulatório?

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO – Por lei, nós não temos um dispositivo legal que nos leve a praticar preços diferentes. É o contrário: praticar, hoje, um preço descasado está acarretando para a companhia ações não só de outros *players* do mercado de combustíveis, como é o caso do álcool – e há exemplos disso aí –, como está acarretando também a judicialização de outros *players* no caso do refino, como pontuei ali, que é o caso de Manguinhos, como está também acarretando consequências junto aos próprios acionistas da companhia. Ou seja, não existe uma obrigação legal. Volto a dizer: o único caso que a gente tem e que não está totalmente regulamentado e que também, eu diria, talvez seja o combustível de maior impacto na população é o caso do P-13 de GLP, para o qual temos uma resolução do CNPE orientando para que haja uma diferenciação de preços do botijão, que alcança praticamente toda a população de baixa renda. É o único caso que a gente tem. A gente não tem outro dispositivo.

Está desrespeitando... Não estar cumprindo, hoje, um critério, uma metodologia de formação de preços a partir de paridade é desrespeitar a lei, é desrespeitar, principalmente, o acionista, o dono da companhia.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Perfeito.

Professo Paulus, o senhor tem alguma consideração a fazer?

O SR. PAULUS FIGUEIREDO – Você está perguntando se há alguma maneira de acomodar essa diferenciação, não é?

Como companhia aérea, por muitas vezes, levamos muito a sério a possibilidade de importar, primeiro que é mais barato fazer uma proteção cambial do que um *hedging* do que realmente importar o produto. Contudo, há o receio de importar, e, se isso for acontecer um dia, como eu disse, há que ser um consórcio, um grupo de empresas, e combinado, acordado com a Petrobras, porque, se a Petrobras conseguir prever que precisa produzir menos querosene de aviação em determinado período porque há a sinalização de uma importação por um terceiro, talvez isso até acomode melhor os objetivos da empresa. Por outro lado, se as empresas resolverem trazer combustível à revelia do preço ou para tentar conseguir um preço mais baixo, os distribuidores que estiverem envolvidos nisso vão ter um receio de entrar nisso, porque a Petrobras pode baixar o preço. A paridade de importação é uma lógica, mas é também uma conveniência. Eles podem combater, e é natural que eles o façam, porque, se estiver entrando produto e, de alguma maneira, eles estiverem perdendo receita, eles podem abaixar o preço e combater aquele preço.

Então, se fosse para haver alguma solução em que as partes se sentiram melhor por poder negociar o preço com alguém... Porque o fato é que, hoje, a gente não negocia o preço. E, normalmente, um cliente do tamanho da... Nós temos poucas companhias aéreas no Brasil, portanto, as companhias aéreas que nós temos são clientes significativos, conseguiriam comprar de uma refinaria fora um navio. Contudo, e se esse navio chegar aqui fora das especificações? E aí? A Petrobras já não tinha a previsão de demanda para aquele produto, não produziu e chegou um produto fora das especificações. Então, esse seria um problema.

Outro problema era a Petrobras começar a combater o preço de alguém que comesse a importar com alguma rotina... E não quer dizer que importar seria ganhar dinheiro, porque pagaria mais barato. Talvez não! Talvez não no início; talvez depois de um tempo, depois de um movimento estruturado, duradouro; talvez a companhia fosse olhar que, depois de um ano, conseguiu algum centavo de redução, mas, talvez, ela percebesse que pagou mais caro do que estaria pagando aqui se estivesse comprando da Petrobras.

Então, essa é a insegurança. Primeiro, precisa-se de capital. Então, há de haver empresas que vão dispende o capital para comprar o volume equivalente de um navio – não sei, cinco milhões de litros. É pouco

para uma companhia aérea, mas é um volume grande para se comprar de uma vez. A gente compra litro a litro, como eu disse, quando se abastece. Então, primeiro, havia que ter esse capital disponível; depois, ficar sujeito a comprar pior do que se estivesse comprando da Petrobras de fato; e, em terceiro lugar, essa situação da segurança do suprimento, que, a meu ver, é um papel que a Petrobras cumpre, ou seja, querendo ou não, ela garante o suprimento, garante que exista o produto, gostando ou não do preço que se paga.

Então, eu acho que, se isso fosse acontecer, seria uma maneira de o mercado se acomodar melhor com o que acontece, talvez, de fazer isso em concordância com a estratégia da Petrobras, e não tentando combater, porque, talvez, o tiro saia pela culatra.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Pois não, Sr. Flávio.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO – Não sei nem se eu deveria, mas é só como contribuição. Perdoem-me o comentário. Vou fazer aqui um juízo que não sei se é adequado e, como estou em minoria aqui, com certeza...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Não; o senhora está...

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO – Não; digo que estou em minoria porque eu vou fazer uma crítica ao pessoal do segmento aeronáutico.

Eu acho que o *business* importar produto não é do segmento aeronáutico. Eu acho que a cadeia... Não dá para falar em mercado desenvolvido, como a gente está tentando buscar em toda essa argumentação, não dá para falar que o mercado será desenvolvido e consolidado, que vai haver precificação de mercado, que se vai seguir lógica econômica, que vai haver competição, enfim, não dá para falar nisso se eu não tiver toda a cadeia, e aqui há um espaço, que é o espaço do distribuidor. Eu acho que esse é um problema a que a gente assiste, em alguns momentos da história da abertura do mercado, é como esses distribuidores atuaram na cadeia.

Eu acho que alguns receios que a gente pode colocar, às vezes, na mesa são, talvez, um pouco exagerados. Se for olhar o histórico de diesel e gasolina, a gente tem momentos em que as distribuidoras importaram diesel, importaram gasolina – neste ano mesmo já ocorreu importação de diesel no Brasil. Isso acontece; isso é do jogo. A Petrobras não perde necessariamente. Eu acho que um agente monopólico – tirando até a Petrobras de lado – acaba perdendo mais dinheiro quando mantém o monopólio do que quando ele tem participação de outros agentes e consegue fazer uma lógica de mercado.

Eu acho que, talvez, a melhor negociação seria direto com as distribuidoras. É acanhado o segmento de distribuição para o setor aeronáutico – são duas ou três distribuidoras hoje –, enquanto a gente tem em torno de mais de 100 para diesel e gasolina.

A gente tem também, na história, práticas que eu diria pouco ortodoxas por parte de um bom número de distribuidoras quando o mercado se abriu. A Petrobras sofreu, por um período, com várias liminares, porque a gente recolhia o imposto por orientação do Governo, mas, quando as distribuidoras resolveram reclamar da questão, a Petrobras tinha que pagar. Aí, nós acabamos afundando com isso um belo prejuízo nessa época.

Mas eu acho que o mercado desenvolvido terá esses agentes cuidando – e, aí, é onde eu peço desculpas ao público: o setor aeronáutico fazendo o melhor na sua atividade aeronáutica, a distribuição fazendo o melhor na sua atividade – e importar é uma atividade da distribuidora na medida em que o mercado se consolida e segue uma lógica econômica. O produtor é o atacadista e não teria que ter a atividade de varejo. Se pegarmos a carteira de clientes, nós temos, em diesel e gasolina, em torno de 140 a 160 clientes; a BR tem oito mil clientes consumidores diretos e mais oito mil de rede de postos. Então, são lógicas de mercado totalmente diferentes, são riscos financeiros totalmente diferentes, são exposição totalmente diferentes, ou seja, eu acho que, aí, cada agente tem que buscar o melhor em termos de concorrência e de competição dentro daquele segmento. E cabe ao Governo fazer o papel de cuidar para que esse fluxo, esse campo de negócios esteja ocorrendo da maneira mais justa e clara para todas as partes.

O único ponto que eu queria ressaltar é que eu acho que há um papel importante do distribuidor, e eu acho que ele é acanhado no caso do segmento de aviação. E, aí, a gente tem pouca importação, tem poucas possibilidades, tem pouco jogo em termos de dar um dinamismo maior para esse segmento.

Desculpem-me mais uma vez.

O SR. PAULUS FIGUEIREDO – Foi bom, porque isso me lembrou de um ponto em que eu também havia pensado e que estava deixando de falar. Os distribuidores ficam em uma situação cômoda aqui, no Brasil, porque o preço que eles pagam à Petrobras é igual, não há negociação. Então, se um distribuidor não tem desvantagem em relação a outro, para que ele vai tentar negociar com a TAM, com a Gol, com a Azul para comprar um produto lá fora, onde, talvez, ele consiga trazer mais barato do que o preço que ele consegue com a Petrobras?

Então, talvez, um ponto para se pensar melhor seja a precificação da Petrobras para o distribuidor, mas não em relação a se avaliar se a paridade é justa ou não, mas se é correto que o preço seja igual para todos. Talvez sim, talvez não; eu também não tenho essa resposta agora, mas eu sei que esse fato faz com que eles

fiquem acomodados e não ofereçam nada diferente para os clientes e, portanto, não busquem uma alternativa como essa de importar.

E eu concordo: não é o negócio da companhia aérea. A Petrobras, se tivesse de lidar com todas as companhias aéreas e com outros clientes diretamente, teria um pesadelo logístico e de planejamento. Eu entendo isso também, mas o fato é que, para o distribuidor, é garantido aquele preço e ele negocia com o cliente final aquela base de preço da Petrobras; porém, o custo e a margem deles não têm emoção, isto é, não há emoção no negócio, não há busca de alternativas fora. E, se a gente olhar os outros dois distribuidores que nós temos, além da BR, vamos ver que os dois são empresas petroleiras tradicionais, que conhecem o mercado tanto quanto a Petrobras, talvez até mais os mercados deles. Mas eles poderiam trazer combustível de algum outro lugar onde eles encontrassem um cenário de preço onde eles enxergassem uma competição real com o preço que a Petrobras praticaria. Todavia, como o preço é o mesmo para os três, não há esse incentivo.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – *O.k.*

Tércio, por favor.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Muito obrigado, Sr. Presidente.

Eu cumprimento os palestrantes. Meu nome é Tércio, sou da Infraero.

Uma coisa me chamou a atenção a partir de duas ou três frases que foram ditas aqui, e tenho ainda uma alegação que eu gostaria de colocar para o Sr. Flávio, no sentido de que ele possa esclarecer um pouco mais.

Quando o Paulus, agora, recentemente, acabou de dizer que é muito cômodo para as distribuidoras – e foi exatamente essa a expressão usada –, ou seja, que as distribuidoras têm uma grande comodidade, eu gostaria de substituir a expressão – e me perdoe, Sr. Paulus –, para dizer que, em vez de comodidade, devemos chamar isso de cartelização. Eu acho que, talvez, essa seja a palavra mais adequada quando se tem o monopólio da Petrobras, diversas empresas distribuidoras e acontece aquilo que o Ênio do táxi aéreo estava dizendo e que eu, como aeroporto, enfrento muitas vezes: em vários aeroportos, não só o táxi aéreo mas principalmente empresas aéreas deixam de abastecer porque há uma diferença de preço, como, por exemplo, vamos dizer assim, entre Londrina e Maceió, onde há uma diferença de preços, como entre Campo Grande e qualquer outro aeroporto. Então, isso afeta, inclusive, o nosso faturamento, porque nós deixamos de arrecadar, às vezes, em locais onde nós teríamos melhores condições e melhor atendimento para isso.

E me chamaram a atenção também outras duas frases – uma dita pelo Sr. Flávio e outra pelo Sr. Paulus – no seguinte sentido: a Petrobras ajusta os seus preços pelo preço praticado naquele dia no exterior – acho que foi o senhor que disse isso. E o Paulus disse preços com diferentes ofertas. Mas, em cima disso tudo, eu gostaria de colocar uma palavra que eu acho que define, de modo mais eficiente, aquilo que se restringe à oferta dentro do mercado. Como nós teríamos condições de ter conhecimento do que representa, como o senhor disse com relação às empresas aéreas e eu reputo com relação à Petrobras e as suas distribuidoras... Qual é o custo que faz com que, no aeroporto lá de Belém ou de Rondônia, ou de qualquer outro lugar do Nordeste ou até mesmo no Sudeste, existam margens de preços para o mesmo produto com tamanha grandeza?

Essa é a minha colocação.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO – Dr. Tércio, se eu disse que a gente reajusta diariamente, eu peço desculpas...

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Eu não disse que o senhor reajusta diariamente; eu disse que a Petrobras pratica, na sua formação, os preços daquele dia que ela adquire lá fora. Foi isso que o senhor falou...

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO – Eu peço desculpas da mesma forma, porque não é assim. A gente monitora diariamente os preços em diferentes frentes, em possíveis frentes de importação. A lógica de reajuste de preços depende da cesta de produtos que estou considerando; vai depender de uma média móvel de x meses antes ou de um mês anterior. Eu pego uma média de como se comportou aquele preço no período anterior e, a partir desse comportamento, a gente alinha o preço que a gente pratica naquele momento. Essa é a dinâmica da precificação. Não é diário. O diário que eu havia mencionado é o caso da Austrália, como eu havia mencionado. Aliás, diversos outros mercados fazem ajustes diários. A nossa prática não é a do ajuste diário. A gente tem distorções inclusive. O GLP, por exemplo, no P-13, que a gente reajustou no dia 1º de setembro passado, estava há 12 anos sem reajuste no seu preço. E esse é um produto que a gente está tentando trazer também para a questão da paridade.

Mas volto a dizer: a gente segue um período anterior, a gente monitora diariamente e, com base também no comportamento do câmbio, que é um parâmetro dessa conta, a gente forma o preço de venda. Então, se eu passei a ideia de que era diariamente, peço desculpas. O monitoramento, sim, é diário, para dar base para a gente fazer essa formação de preço.

Pelo que a gente mostrou naqueles dois gráficos ali, a gente não tende a distorcer; pelo contrário, a gente tende até a andar, como é o caso do QAV – a GAV está ficando assim também –, com uma certa defasagem

de um mês em relação a como o mercado vem se comportando. Isso é o que a gente tem hoje como resultado desse monitoramento e acompanhamento do preço de paridade internacional, a importação.

Não sei se fui...

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Eu só queria que o senhor detalhasse um pouco mais sobre como é a formatação do custo que sai da Petrobras, da indústria, e que vai para as distribuidoras, dado o diferencial de preço que existe entre as várias distribuidoras.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO – Eu não posso responder pela diferenciação de preço das distribuidoras. Aí é como elas formam os seus preços. O que eu estou dizendo ao senhor é como a gente forma o nosso.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – E a Petrobras, como monopólio, não tem como interferir nisso ou, pelo menos, dizer que está abusivo esse preço?

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO – Não; esse não seria o papel da Petrobras. Há órgãos de regulação e órgãos de defesa da concorrência. Se há, suponhamos, dentro de um determinado segmento, um conjunto de empresas que adotam uma prática abusiva, não é papel do atacadista fazer...

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Seria o papel da ANP, então?

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO – Provavelmente do SBDC, o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência. Eu acho que a ANP atua como braço técnico do SBDC para fazer estudos técnicos e avaliações para ver se ocorrem ou não práticas abusivas. Eu não sou especialista na matéria de regulação para afirmar que seja ou não a ANP o órgão ou qual seria o caminho como se dá essa fiscalização, mas eu acredito que a ANP é o braço técnico e o SBDC é o conjunto de órgãos que deveria acompanhar questões dessa natureza.

O SR. PAULUS FIGUEIREDO – O meu comentário é no sentido de que tem de haver algum investimento – investimento de tempo e um pouco de investimento de dinheiro – para coletar informações, Eu tinha essas discussões com colegas do braço de táxi aéreo da empresa em que eu trabalhava, onde também havia um comodismo por parte dos compradores no táxi aéreo.

Eu não sei exatamente a gasolina em que a Petrobras se baseia lá fora para fazer isso, mas eu tenho uma noção; eu sei que a gente teria de pagar por uma publicação, porque não é um preço público. Apesar de conseguir alguma coisa no Google ou no Yahoo, para fazer isso com constância, a gente precisaria receber essa publicação todos os dias, registrar os preços todos os dias, registrar a cotação do dólar, ou seja, registrar o câmbio e, no final de um período, com a média móvel que ele comentou, a gente determinaria a variação de preço.

Por exemplo, se hoje custa R\$5,00 o litro da gasolina de aviação, desses R\$5,00 já se teria uma ideia de quanto representa o produto, para começar a separar qual é a parte da Petrobras e qual é a parte do distribuidor. Na parte do distribuidor, de igual maneira, a gente consegue com bastante precisão avaliar os custos dele. A gente consegue fazer cotações de fretes sabendo de onde vem o produto, sabendo da estrutura que o fornecedor tem, qual o número de funcionários, quantos caminhões tem, o frete do terminal do fornecedor até a base, o aeroporto etc. Claro que eles têm o preço deles, porque eles negociam em volumes e condições diferentes, mas, basicamente, qualquer pessoa consegue a cotação de um frete com uma empresa que transporte produto similar ou o mesmo produto.

Dessa maneira, depois de algum tempo de exercício, nós vamos saber se os R\$5,00 são abusivos mesmo ou não.

Eu fiz muito esse exercício com 50 aeroportos, que eram os aeroportos sob o foco da empresa em que eu trabalhava. E se pagava uma diferença de 50 vezes a mais o preço, não o preço do produto todo, mas só o preço da parcela do distribuidor, por exemplo, em Guarulhos contra Macapá. Era de 50 vezes a diferença! Mas, quando se descobria o custo do produto para chegar lá, realmente, observamos que não era para ser 50 vezes, mas 40. E isso a gente conseguir combater e negociar.

Então, eu acho que se tem de ter esse trabalho de formar uma base de argumentação com os distribuidores, porque, como o senhor disse, se estão deixando de abastecer, ele está deixando de vender de qualquer maneira. E eu não acredito que ele está no aeroporto esperando o negócio fechar. Se tivesse tomado essa decisão, talvez ele já teria saído. Agora, se, realmente, há um abuso, eu acho que, com essa lógica, com dados, é uma maneira boa de tentar enfrentar.

Talvez eu esteja até falando de uma coisa que já foi feita e que vocês estão até cansados de fazer, mas, na época em que eu cuidei disso, nós conseguimos bastante retorno.

Como, realmente, não é um preço público, não é um preço que aparece no Jornal Nacional nem está na placa do lado de fora do posto de gasolina, de tal modo que todo mundo passa e sabe quanto estão cobrando, ou seja, realmente, para descobrir a gasolina em que a Petrobras se baseia – e ela também não é obrigada a dizer –, há algum trabalho e um pouco de investimento, mas a gente consegue testar algumas gasolinas que

fariam sentido a gente se basear e, tentando aproximar daquela precificação que ele gera, tentar separar qual é a parte de cada um.

Estou apenas relatando uma alternativa, uma experiência que funcionou. Eu sei que não é fácil, que não vai funcionar com pequenos volumes ou talvez, como eu disse, porque na época, os meus colegas da aviação geral tinham também um certo comodismo, porque eles falavam assim: “Bom; mas também eu peço para o caminhão dele ficar o dia inteiro ao lado do avião, porque eu não sei a que horas eu vou precisar abastecer”. Então, quer dizer, ele tem ali o custo de uma pessoa e de um caminhão...

Quer dizer, ele tem o custo de uma pessoa e de um caminhão, mas a companhia aérea não tem, porque, ela tem o cronograma exato dos abastecimentos e consegue otimizar e distribuir a força de trabalho, os equipamentos, os investimentos em equipamentos.

Tem uma parte que é uma conveniência em que a aviação executiva se baseia – e, realmente, não tem a rotina que tem uma aviação regular na companhia aérea –, mas tem essa parte de não ter acesso ou não ter ido buscar acesso a essas informações de mercado internacional de que produto em que a Petrobras está se baseando para gerar o preço, para começar a discutir com o distribuidor e entender qual é a parcela do distribuidor naquele preço final.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Passo a palavra, então, ao último inscrito.

Mais algum? (*Pausa.*)

Então, passo a palavra ao Sr. Respício do Espírito Santo.

(*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O senhor se inscreveu, Geraldo?

O SR. GERALDO VIEIRA – É que eu acho que esse tema é impertinente em termos de mercado. A questão é estruturar uma opção do Estado brasileiro por estatizar o setor e admitir alto grau de concentração na distribuição. Então, penso que estamos aqui a propor remédios que não vão curar as doenças que estamos apontando. Não é matéria da Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Isso foi aprovado entre os membros, a convocação, aliás, desculpem, perdoem, o convite para o debate, até mesmo porque estamos tentando definir uma política pública para o setor, se for possível isso dentro do novo código. Por isso, são interessantes as coisas que estão sendo colocadas aqui, no meu ponto de vista, obviamente, divergentes, mas respeito a colocação do senhor.

Respício, por favor.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Boa tarde, Presidente. Boa tarde, Sr. Flávio. Boa tarde, Sr. Paulus. Obrigado pelas considerações até agora.

Os senhores me desculpem a ignorância, a completa falta de intimidade com o tema. Então, vou ser bem didático na minha dúvida para os senhores me ajudarem a compreender. Talvez, o nosso telespectador, o pessoal na internet, os ouvintes em geral também tenham a mesma dúvida.

Sr. Flávio, naquele famoso gráfico QAV/AVGAS, e estou com ele aberto na tela, hoje, temos alguma coisa na casa de preço Petrobras/petróleo, que vende para a BR Distribuidora, que vende para a Raízen e para a BR Aviation, a AirBP, temos alguma coisa na casa de R\$1,8 mil/m³, o preço.

(*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Alguma coisa na casa dessa ordem de grandeza: R\$1,8 mil/m³.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO – Talvez um pouco mais baixo que isso.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – O.k. Vamos nos basear nos R\$1,8 mil/m³ em uma ordem de grandeza.

Aqui vem a minha dúvida, e talvez esteja na linha que o Geraldo acabou de falar quando disse “não vou falar porque...” Se o preço da Petrobras Petróleo para as distribuidoras de combustível, que são essas três, e concordo com o Dr. Tércio quando diz que operam em uma deliciosa cartelização, se esses R\$1,8 mil/m³ vira R\$4 mil/m³... Estou tentando fazer o preço por litro: R\$1,80, que a Petróleo vende para as distribuidoras, e R\$4,00, que as distribuidoras vendem em média para o cliente final, a empresa aérea, o táxi aéreo, o que seja, e, dependendo da demanda e da localização, há um desconto ou um produto mais caro, como o Dr. Tersio e o Comandante Enio falaram também. Então, esse R\$1,80 vira R\$4,00 por litro. Essa diferença eu coloquei como lucratividade das distribuidoras, mais do que justo, eles não estão aqui para fazer nenhuma caridade; um componente de monopólio que algumas têm em determinados aeroportos; um componente de cartelização das três; a própria demanda, que vai variar, as quatro grandes empresas aéreas brasileiras talvez tenham um valor, um poder de negociação muito maior do que um táxi aéreo e muito maior ainda do que o piloto privado, o

que tem sua aeronave. Vamos ter também os impostos federais, as CIDEs da vida, e os estaduais, os ICMS da vida, e tudo o mais para chegar aos R\$4,00.

Estou tentando entender como saio de R\$1,80 para chegar a R\$4,00 ou R\$5,00 por litro.

No caso, Sr. Flávio e Sr. Paulus, é isso?

O SR. PAULUS FIGUEIREDO – Dos R\$4,00, provavelmente, já tem R\$1,00, de ICMS, 25%. Nesse exercício, temos, então, R\$3,00 contra R\$1,80. Falta R\$1,20.

Hoje, eu trabalho em uma empresa de biotecnologia...

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Faltam R\$2,20.

O SR. PAULUS FIGUEIREDO – Fiz uma cotação de frete de São Paulo para Recife e foi R\$0,40, que não dá para comparar muito se não determinarmos de onde vem o produto que está abastecendo esse aeroporto. Então, fica R\$1,80 nessa conta, já que estamos aqui conjecturando. Nos R\$1,80, temos basicamente custo operacional do distribuidor. A CIDE no querosene é zerada.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – No AVGAS, não?

O SR. PAULUS FIGUEIREDO – No AVGAS, não tenho conhecimento. No querosene, tenho certeza que é zero.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO – Dr. Respício, estou com uma apresentação que, acho, foi feita nesse fórum de 10 de julho de 2012, do Dr. Alisio Vaz, do Sindicom, que é a associação que congrega os distribuidores de combustíveis. Foi em 2012. Acredito que os números podem ter mudado, mas as proporções do que o senhor está falando devem ter sido respeitadas. Como não atuo na cadeia da distribuição, quais são os custos e como se formam esses preços, vou me basear no que está aqui.

Aqui, o custo de refinaria significava 52% do total, guardada alguma desproporção, alguma variação de margem, tributo que seja colocada. Acho que o senhor está colocando em termos de R\$1,80 para R\$4,00, e talvez se consiga explicar isso a partir desse quadro, que acho que é uma apresentação que a Casa deve ter. É o eslaide nº 9 dessa apresentação de 2012.

Eu não teria muito que comentar a não ser dizer que, considerando 100% esse valor de R\$4,00, 52%, pouco mais de R\$2,00, poderiam ser creditados à refinaria e o restante são custos que decorrem da distribuição, ou seja, da refinaria até o consumidor final.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – O.k. Obrigado.

Então, seria mais ou menos, trabalhando novamente com a ordem de grandeza, 50 e 50.

O SR. FLÁVIO SANTOS TOJAL DE ARAÚJO – Cinquenta e cinquenta.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – O.k.

Eu já, então, passo para o Sr. Paulus, e vamos pensar um pouco na linha, agora, do que o Ricardo Bernardi propôs e analisar algumas ideias aqui.

O senhor sabe se existe algum óbice legal, jurídico para o Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo junto com a associação representada aqui pelo Sr. Enio ou, então, em uma dimensão maior, existe algum óbice do seu conhecimento para que eles constituam uma distribuidora de combustível?

O SR. PAULUS FIGUEIREDO – Impedimento legal para constituição da distribuidora? Não. É uma empresa que vai se tornar uma associação que instituiria uma outra empresa.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – O.k.

O SR. PAULUS FIGUEIREDO – A AirBP no Brasil passou a existir em 2005. Foi uma nova entrante em algum momento. Não tem nenhum impedimento para entrar.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – É aquela velha história: a quebra de paradigma. A Delta quebrou o paradigma comprando uma refinaria. Comprou uma refinaria inteira nos Estados Unidos. É óbvio que estamos falando em outro mercado, em outras condições, em outro arcabouço jurídico, em “n” outras variáveis que nós temos e eles não ou que eles têm e nós não.

Só isso, Sr. Presidente. Estou bastante satisfeito com a apresentação do Sr. Flávio e com os comentários do Sr. Paulus. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Há mais alguma inscrição? (Pausa.)

Nesse caso, gostaria de fazer uma pequena colocação. Como operador, como pessoa que se considera razoável conhecedor da Amazônia e de outras paragens no Brasil, vejo muitas vezes a necessidade de se fazer uma política reversa ou algo do gênero, uma vez que, no meu ponto de vista, assim como colocado pelo Enio, o combustível chega mais caro onde deveria chegar mais barato. Existe a ANPP, mas não sei se a ANPP pode fazer políticas públicas, se pode atuar diretamente nesse sentido, assim como a Anac de certa forma não age diretamente na fabricação de uma política pública. Vejo que falta política pública para o setor de combustível que promova a aviação.

Pois não.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Em parte, concordando com o Presidente, fica aquela pergunta: quem vai pagar por isso? Esse é o “x” da questão. Talvez a política pública não exista por isso. Não advogo a favor do Governo, apesar de pertencer a uma unidade federal, a Universidade Federal do Rio de Janeiro, ou contra o Governo, mas talvez seja isso que esteja na cabeça dos nossos técnicos. Quem vai pagar a conta? Será o Executivo decolando de Congonhas e indo para Santos Dumont? Será a família viajando a lazer de Porto Alegre para Fortaleza? Será o produtor? Será o distribuidor? Um ou mais grupos vão pagar a conta. É aquela velha história: o idoso, o estudante uniformizado, o portador de necessidades especiais têm acesso gratuito ao ônibus. Negativo! Alguém está pagando por ele! O “x” da questão é esse. Talvez a grande dificuldade da política pública seja que quem vai pagar: alguém que está nos assistindo, como passageiro; nós, não como estudiosos, empresários, consultores, profissionais, mas como passageiros; ou outro alguém. Talvez a grande equação seja quem vai pagar esta conta. Até mesmo acessar dentro de uma suposta democracia que estamos vivendo no Brasil: vocês estão dispostos a pagar? Eu dou o meu testemunho agora. Eu não estou disposto a pagar.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Alguém tem que pagar a conta. Concordo.

A FAB, na década de 70, o Tracajá, que era um esquadrão aéreo, operava com os Catalinas. Eles atendiam 140 municipalidades, regiões no interior da Amazônia. Obviamente, havia a questão do combustível subsidiado ou não, negociado pela Força Aérea, que negocia diretamente o preço e atendia essas 140 localidades. São brasileiros que estão perdidos, talvez não dessem 10 mil pessoas. Eles deixaram de ser atendidos. Praticamente, essas comunidades, esses *links* desapareceram. Eu vejo acontecer muito isso no Norte também, onde realmente essa última ponta está desaparecendo. Não sei se é necessária a integração de um País, também não sei se tem uma função pública uma empresa pública, não sei como ela pode fazer a questão... O interessante é que podemos discutir isso aqui agora. Acho que isso é também um pouco de democracia. Há contas que saem caras. Há contas que saem mais baratas. O que pode ser caro também? Perder a integração? Perder um sistema que está acontecendo?

Respício, por certo, não entendo essa precificação de combustível. Estou vendo o resultado que acontece no final. O Paulus colocou que, em 2012, e isso continua agora, um preço está sendo comprado no exterior como se já fosse um preço precificado ao consumidor, é internalizado no Brasil e isso tem um fator “x”. É feito assim porque é feito no mundo inteiro.

Entendemos uma empresa pública que tem que ter lucro e tem sócios privados, mas também temos uma função social que o Governo tem que cumprir. Agora, a política pública que o Governo tem que cumprir, esse é outro parâmetro.

Respeito o Enio e o Geraldo, que fizeram a colocação. Seria muito importante que pudéssemos partir de um denominador comum e que realmente achássemos uma solução que realmente verificasse não só quem vai pagar a conta, mas também o que vai ficar mais caro para o Brasil.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Se pudéssemos traçar alguns paralelos, que, pela definição, só se encontram no infinito... Temos comunidades extremamente longínquas em países muito adiantados e muito ricos. Falando dos Estados Unidos, Alasca, Montana. Do Canadá, nem se fala. Se partirmos para a Europa, países muito pequenos, que cabem facilmente dentro dos nossos Estados brasileiros, também possuem comunidades longínquas, que não são servidas pela aviação regular e aonde só o táxi aéreo chega. Vamos falar de Finlândia, Noruega, Suécia, Irlanda, Islândia, Austrália, Nova Zelândia. Vamos brincar pelo mundo afora.

Em um ponto, concordo plenamente com o que o Sr. Flávio falou. Os nossos problemas não são só nossos. São de vários lugares do mundo. A previsibilidade que nós não temos ninguém tem. Vamos a eventos da IATA em que todas as empresas aéreas estão reclamando dos preços de combustível. Eles não têm uma Petrobras nem a cartelização dos nossos três aqui, mas reclamam da mesma forma. Não estamos sozinhos. Isso não é uma jabuticaba. Com certeza, não é uma jabuticaba.

Concordo também que tem que ter política pública, talvez voltar a pensar na assistência, já que não temos uma comunidade de 500 moradores, como uma cidadezinha bem distante do Alasca, que tenha condições de pagar a um táxi aéreo para levar vacina, outros medicamentos, mantimentos. Eles têm condições; nós, não. Talvez, para essas comunidades que sejam identificadas, se prover ou uma licitação especificamente voltada para o táxi aéreo, dado que a aviação de maior porte não tem como chegar àquela pista, por motivos operacionais da própria aeronave, ou então voltar com a ideia, e foi operacionalizada durante muitas décadas no Brasil, do Correio Aéreo Nacional com a parte social da Força Aérea Brasileira. Sendo Força Aérea Brasileira, como ela não imprime nota, nem nada, não tem a própria casa da moeda, todos nós, como sociedade, vamos pagar. Assim, eu concordo. Se for a Força Aérea Brasileira, se for por um regime de licitação muito bem estudado, muito bem ponderado, eu concordo que o meu imposto vá financiar a operação de levar vacina, mantimento

para a comunidade de não sei onde, no interior de Mato Grosso, Pará, Roraima, Amapá e tudo o mais. Assim, eu concordo plenamente. Como cidadão, acredito que esse tem que ser o ônus de um governo, não importa se municipal, estadual ou federal. Estamos aqui falando basicamente na instância federal. Nesse caso, sim, como cidadão, pode colocar o meu imposto nisso, porque eu assino embaixo. Gostaria muito que isso fosse feito pelo motivo social. Agora, tem que ser muito bem elaborado, se for uma política voltada para contratar o serviço de um privado. Se for pela Força Aérea, em minha opinião, está ótimo.

Agora, voltando, concordo que tem que ter uma política pública, mas não concordo que eu, como cidadão, tenha que subsidiar o combustível ou alguma coisa para integração de Amazônia e tudo o mais.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Já está na hora do almoço. Não vamos mais polemizar esse ponto, afinal de contas a empresa pública tem sócios, particulares e interesses. Obviamente, se uma política pública fizer parte da política da empresa, talvez caiba uma discussão mais profunda e de resultado, que é o que eu espero que aconteça, porque, de 2012 para cá, não avançamos muito nesse ponto.

Sr. Enio, sei que talvez o senhor não esteja satisfeito com algumas respostas, mas espero que esteja satisfeito com as colocações, uma vez que foi seu requerimento.

Mas também, Enio, gostaria de cobrar uma coisa do senhor sobre os táxis aéreos e os sindicatos dos táxis aéreos – e o Antônio Ivaldo está aqui e o Volnei de vez em quando fica aqui. Muitas vezes os dados pedidos para as empresas de táxi aéreo não são fornecidos. Acho que o senhor deve padecer desse negócio. Vejo a situação em Belém para a questão do ICMS e vejo em outros Estados. Pedimos para as empresas que forneçam dados e elas não passam. Acho que isso pode ser uma bandeira, uma sinergia de uma associação e de um sindicato, porque é uma questão que está sufocando essas empresas.

O SR. ENIO PAES DE OLIVEIRA – Concordo. O empresário está desacreditado, não tem ânimo nenhum para prosseguir. É uma questão até de mudança de cultura, o que demora um pouco.

Aproveito para registrar que concordo com a postura do Dr. Respício. Alguém tem que pagar o preço, e é o Governo que tem que ver. Por que ele concentra só no Sudeste? Por que não teve uma política antecipada?

Quero deixar, Sr. Presidente, registrado um ponto, e não sei se teríamos dispositivo nesta Comissão para o CBA ser implementado. Como é o caso da Anac, do Decea e de outros com relação à tarifa e agora com relação à Petrobras, ficam, oito, dez anos, por uma gestão que eu não diria gestão temerária, mas deficiente, sem conduzir adequadamente os preços e, de repente, querem despejar de uma única vez ou em um período muito curto o repasse, o reajuste, o realinhamento desses preços. Se ficou oito anos sem fazer isso, que fique oito anos para fazer o repasse também, para que ele passe a fazer as coisas adequadas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Então, senhores, vamos retornar às 14h. Vamos suspender os trabalhos. Agradeço a presença do Sr. Flávio Santos, da Petrobras, e do Sr. Paulus. Retornamos às 14h porque temos os reclames da nossa Relatora.

Obrigado!

(Iniciada às 10 horas e 55 minutos e suspensa às 12 horas e 47 minutos, a reunião é reaberta às 14 horas e 34 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, retornando às atividades da Comissão, gostaria de passar alguns conclames aqui da nossa Relatora. Até mesmo, estou aguardando aqui uma ligação, um *feedback*, mas, pelo avançado da hora, estou preocupado.

A situação é a seguinte: já paramos a fase do envio de contribuições para que fossem feitas as alterações e atualizações da lei.

A professora está tendo um trabalho muito grande, principalmente em relação às contribuições feitas, sendo que, no último dia, na última hora, ela recebeu mais de 100 contribuições, e, obviamente, é preciso dar-se um tratamento democrático a isso. Temos de passar a inserir esses textos dentro das tabelas de contribuições. Temos muitas contribuições de sindicatos, contribuições de particulares, de associações, e a professora praticamente agora empenhou 24 horas de seu tempo para isso.

Estava conversando com alguns membros aqui e com a própria professora – estou até esperando, como falei, uma ligação para conversar com ela ao vivo – em relação... Nós teríamos uma reunião no dia 2, quando é feriado. Aí, não haveria interesse por parte da Comissão em fazer uma reunião, por exemplo, até o dia 9. Nesse caso, obviamente, daríamos a ela um lapso para trabalhar bem o texto. Ela está recebendo apoio inclusive de membros da Comissão para fazer isso.

Temos uma proposta para que seja marcada então uma reunião para o dia 16, contígua ao dia 17, porque teremos não apenas a tabela de contribuição, mas também, provavelmente...

Opa, a professora está na linha. Vou suspender por um momento, só para... *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, acabei de conversar com a Relatora, que me disse que tem condições de, nesta semana, amanhã ou depois, nos passar a tabela com as contribuições finais, o.k.? Todos terão acesso à tabela e poderão ter esse material à disposição.

Ela concorda que dia 16 seria um prazo razoável para se ter um relatório final ou algo muito próximo a isso, pelo menos a planificação de ideias.

Segundo a proposta do Respício, viríamos aqui para termos uma reunião ordinária no dia 16 e, se for o caso, reservamos também o dia 17. Ficaríamos aqui nos dias 16 e 17 para, então, tirarmos nossas dúvidas, discutirmos, planificarmos e ver se conseguimos concluir o quanto antes essa parte.

É isso, Respício?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Boa tarde, Presidente. Boa tarde a todos.

A minha proposta é ficarmos aqui nos dias 16 e 17, tendo recebido, pelo menos uma semana antes, o texto sugerido pela relatoria da Comissão, para chegarmos aqui no dia 16 já e começarmos o trabalho efetivo artigo a artigo, tema a tema.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Para já mergulharmos no trabalho mesmo, inclusive com troca de uma coisa aqui, de outra coisa ali, um rito normal, mas não podemos receber o texto no dia 16 quando chegarmos aqui. Isso não.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bem, eu acredito que a professora possa ter algo parecido com um relatório. Posso conversar com ela, para vermos os andamentos – como está o pessoal em São Paulo – e trazermos isso até, pelo menos, a semana anterior ao dia 16.

Eu não posso fechar uma data em cima dela, até mesmo porque, às vezes, ao se colocar uma data, um compromisso, isso acaba estressando muito mais a pessoa. Sei que a professora é competente, é razoável e, com certeza ela vai fechar isso antes. É uma impressão que eu tenho.

Eu gostaria de registrar a presença aqui do assessor parlamentar da Anac, Sr. George, e também do nosso amigo, Coronel Guzman, que sempre nos recebe muito bem lá e encaminha todas as situações em que haja pendências.

Sejam bem-vindos à Comissão, cujas presenças gostaria de registrar.

Pois não. Quer fazer uma colocação, Sr. Geraldo? (*Pausa.*)

Depois, o Prof. Respício.

O SR. GERALDO VIEIRA – Eu acho que a professora vai ficar com pouco tempo para produzir um texto e entregá-lo até a reunião do dia 16. Eu acho também que o texto deveria... Talvez, no dia 16, ela possa apresentar o relatório com uma proposta de texto inicial, para que, então, a partir dessa proposta, seja dado um prazo para os membros da Comissão apresentarem modificações a esse texto, sob a forma de emendas.

Hoje é dia 26; segunda-feira que vem é feriado. Acho que ela consegue produzir uma tabela com todas as propostas, pois é complicado também fazer a tabela com todas as propostas, comparando umas com as outras, colocando-as em colunas.

Então, creio que o ideal seria ela fazer, digamos, um substitutivo, pegando todas as propostas, produzir um texto – não trazer uma tabela – e apresentar as justificativas num relatório sucinto. A partir da análise desse texto, iniciariamos o processo de aperfeiçoamento, mas sob a forma de emenda, para a Comissão discutir.

Suponham que o texto tenha 300 artigos e que haja uma proposta de alteração de 50. Nós não precisamos discutir os outros 250 artigos sobre os quais não houve proposta de aperfeiçoamento. Eu creio que, assim, o produto final do trabalho da Comissão acaba tendo melhor qualidade; há melhor oportunidade para se discutir aquilo que não é aceitável.

Então, parece-me que o papel da relatoria é produzir um texto. É este o papel da relatoria: comparar os textos, optar por um e trazer esse texto para cá. Ela deverá justificar as propostas que eventualmente não forem acolhidas, e esse texto será o texto que a Comissão poderá emendar, sendo feita uma discussão final antes do encaminhamento da proposta final.

Eu mesmo digo isso, porque dediquei sexta, sábado e domingo, o dia inteiro, a examinar a proposta do Sipaer (Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos), que mexe pouco com o texto hoje em vigor, mas que continha duas questões, uma vinculada à quebra do sigilo que entrava em matéria constitucional, em que se admitia que o investigador do Sipaer pudesse ele, *de moto proprio*, requisitar informações, fichas médicas, informações bancárias, telefônicas e de dados. Portanto, eles conseguiram produzir e trouxeram para nossa apreciação uma proposta que importava na quebra do sigilo bancário ou telefônico de qualquer passageiro que estivesse eventualmente no cenário do acidente.

Então, matéria constitucional que tive de demandar, examinando decisões do Supremo, voltando a ler a Constituição.

Foi trazida outra proposta, da criação de um fundo para determinação de uma receita específica para financiar as atividades do Sipaer, que também é insubsistente do ponto de vista constitucional e legal, além do que incompleta porque não previa e não regulamentava a proposta... Não previa, não. Previa um fundo chamado Sipaer, sem que fosse atendidas as exigências constitucionais.

Também tratei de examinar as propostas do Dr. Ricardo no que se refere aos capítulos iniciais do contrato de transporte aéreo. Há ali questões que têm de ser aprofundadas e debatidas. O Dr. Ricardo fez um trabalho excepcional, representa um avanço efetivo no tema, mas, de outro lado, eu senti necessidade de checar e atualizar as decisões dos tribunais sobre matéria específica, as últimas decisões das cortes especiais, do STJ, do Tribunal de Justiça de São Paulo...

Enfim, é um trabalho demorado, que requer esforço enorme de interpretação, consolidação e sistematização. Usei os relatórios apresentados com as contribuições dadas, mas as planilhas da forma como estão apresentadas, como foram encaminhadas, sequer estão permitindo comparações rápidas.

No caso do Sipaer, por exemplo, tive de examinar uma planilha em que havia três vezes a repetição do mesmo dispositivo, do mesmo artigo, numa matéria limitada, que é só o Sipaer, o sistema de investigação. Isso me consumiu três dias inteiros. Então, não é um trabalho trivial, não é um trabalho fácil, não é um trabalho rápido.

Portanto, na minha opinião, a professora terá... Colocar em planilha é fácil. Olhar para a planilha e extrair isso dela compatibilizando um projeto, um início, uma primeira versão do projeto é muito complicado.

Então, acho que deveríamos, pela minha proposta, facultar à professora que tem esse trabalho apazado para 16 de novembro – em tese, se for possível ela terminar até lá – que, depois, se ela conseguir produzir um texto... Não fazer comparação entre propostas. Então, ela o traria, e nós teríamos um prazo ainda para oferecer emendas e melhorias a esse texto. Portanto, não creio que antes do dia 23... Precisaríamos de um prazo até 23 de novembro para oferecer propostas, digamos, em cima do anteprojeto que ela traria para a Comissão.

Penso assim. Acho que não dá para fazer tudo tão rápido.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – No caso, não seriam propostas. As propostas já estão lá. A questão agora seria equalizar o que foi proposto pela Comissão; as contribuições externas que tivemos, que ainda não foram passadas todas, pela quantidade que houve.

Teremos um texto da Relatora, e ela vai passá-lo do modo mais equalizado possível dentro das propostas existentes. Por certo, antes de esse texto ser votado, ele será encaminhado para a Consultoria Legislativa do Senado. No entanto, ele precisa ser aprovado por nós, pelo menos pela maioria. Se não for aprovado – se parte do texto contempla um, mas outra parte não contempla, e há uma dissonância –, corre-se o risco de todo esse trabalho cair por terra, e a coisa simplesmente não existir.

Então, não seria questão de se fazer proposta, mas, sim, de escolher entre as propostas, entre aquelas que já foram encaminhadas. Quer dizer, eu sei que o Bernardo tem uma proposta, o Honorato tem outra e, obviamente, o Tercio. Cada uma aqui pode ter opiniões divergentes sobre um mesmo tema, como já vem acontecendo. E vamos ter de chegar, dentro dessas propostas, numa maioria, aqui dentro da Comissão, para votarmos. *o.k.*? Então, é assim que funciona. Quer dizer, só repisando, não teremos novas propostas, mas apenas aquelas cujas contribuições já recebemos, que tenham cabimento legal obviamente e que tenham espelho legal. Acho que é mais ou menos isso.

Então, vamos lá. No dia 16, podemos nos reunir, esperando que ela possa ter produzido um texto. Ela disse que, em tese, pode ter esse texto. Por certo, a partir do momento em que esse texto for entregue, nada mais legal e justo que possamos ler as propostas, tudo o que foi encaminhado, para que, então, possamos votar dentro dessas propostas. E aí, por certo, um prazo é necessário.

Pois não, Prof. Respício.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Presidente, permita-me discordar de nós não estipularmos um prazo. Se nós tivemos prazo para uma infinidade de coisas aqui... Alguns poucos não conseguiram cumprir esse prazo, mas a extensa maioria de nós conseguiu, por que não impor um prazo para a relatoria? Eu não sou nem um pouco simpático à ideia de que “muito provavelmente será elaborado”, de “quem sabe será elaborado”, de “talvez venha aqui com o elaborado”... Não gosto nada disso, não. Acredito que prazo é muito importante, até mesmo para pressionar, no melhor sentido da palavra.

Então, eu bato na tecla de que nós temos que ter prazo, mesmo que o prazo se estique um pouco mais.

Por exemplo, no que o Geraldo falou, no que você reconsiderou, no sentido de colocar mais considerações, não de ter pensado outra coisa, uma alternativa que podemos ter é a Relatora vir aqui no dia 16 com um texto-proposta, percorrer o texto, até mesmo no sentido que o Geraldo falou: “olha, praticamente pacificado, vamos nos pacificados, nisso, nisso, nisso...” Beleza. Apresentou. Foi uma apresentação. “Agora, nos não pacificados para os quais há várias correntes diferentes. Várias correntes diferentes são estes aqui: esse, esse, esse, esse, esse, esse tema nesse, nesse, nesse, nesse, nesse, nesses artigos...”

Eu acredito que só nisso uma manhã e uma tarde já se vão embora, no melhor sentido da palavra. Investimos uma manhã e uma tarde.

Aí ficamos... Todo mundo vai para suas residências, trabalhos, etc, e, na semana seguinte, aí, sim, seria a convocação da nossa Comissão, na segunda-feira e na terça-feira, para nós já começarmos a atacar, por exemplo, o que o Geraldo falou. Teríamos uma semana de prazo, a Comissão inteira, para sugerir emendas. “Ah, aqui está escrito assim: barbas louras e azuis. Não é melhor colocar barbas de todas as cores? Alteração da Comissão: barbas de todas as cores”. Ou seja, a Comissão entende que barbas de todas as cores seja colocado como uma redação, e não apenas barbas azuis e louras. Esse tipo de detalhe.

Então, dias 23 e 24, em minha opinião, metodologicamente, poderíamos começar com pacificações em cima daqueles temas e daqueles artigos que, no dia 16, foram levantados como “olha, nós tivemos pouquíssimas divergências”. Nós caminhamos muito nesses dois dias. Certo?

Na semana seguinte, dias 30 e 31. Não é?

Só 30. Então, dias 30 e 1º. Novamente, 30 e 1º aqui, de novo. Só que há um detalhe: nesses dias nós já estaremos atacando os não convergentes. Aí começaria o nosso trabalho presencial. Nós já trabalhamos nos nossos escritórios, etc, mas trabalharemos presencialmente discutindo refinamentos e votações de quem é a favor disso e quem é a favor daquilo em cima dos temas e dos artigos que tiveram várias divergências, várias contribuições diferentes. Essa é a minha visão. Mas que nós temos que impor um prazo para a relatoria, na minha opinião, isso tem que ser imposto.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eu vou passar a palavra para o Marcus e, depois, fazer minhas considerações.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Serei bem rápido.

Não obstante os prazos apresentados, concordo com a proposta do Respício.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sim, Tercio.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Realmente, a proposta do Respício é coerente. Eu só gostaria de ter uma certeza, por parte da Presidência, de quantas reuniões nós ainda temos oficialmente além dessas que estão sendo propostas, de extraordinárias, no caso, dia 17, dia 2, quantas forem, porque nós temos um *deadline*, que vai ser em meados de dezembro, e nós estamos muito próximos dessa data.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Nós temos um *deadline* até meados de dezembro, sim, mas, por exemplo, a questão do número de reuniões pode depender da quantidade... Elas podem ser feitas devido à necessidade e disponibilidade dos membros da Comissão.

Ou seja, se os membros da Comissão resolverem se reunir três dias por semana a partir da semana que vem para realmente resolver, aí nós vamos ter que verificar. Apenas a questão voltada às questões burocráticas daqui, do Senado, questão de disponibilidade de plenário, limite de diárias... Mas a ideia que nós temos é de que, se nós necessitarmos nos reunir duas vezes por semana daqui para frente, convocando, nós temos essa disponibilidade. Não tem nenhum problema.

A outra situação que eu vejo é: eu posso colocar para o professor que a Comissão decidiu que vai ser feito e entregue até o dia 16 um trabalho de um relatório da parte dela. Espero que ela possa cumprir esse prazo assim como... Ela está sendo muito cautelosa.

Por outro lado, obviamente, há fatores de força maior, às vezes, que podem impedir que isso aconteça. E aí é mais que compreensível. Nós não podemos somar todas as possibilidades aqui, mas nós podemos pedir que seja dado um prazo até o dia 16... A tabela será entregue agora. Talvez esta semana já entregue a tabela com todas as contribuições. Então, todos já terão mais ou menos uma clareza do que teremos em mãos. Se, pelo menos, ela conseguir entregar o texto até o dia 16, eu acredito que nós podemos até mesmo deliberar o quanto antes. Eu acho que é questão de uma semana, até mesmo para nós nos reunirmos e vermos quais as ideias que são conflitantes, as propostas, para que realmente possamos passar isso para a Consultoria do Senado, para que nós tenhamos um texto nosso. Uma ou duas reuniões talvez sejam suficientes. Se for na mesma semana ou em semanas separadas, tem essa possibilidade.

Agora, entregando isso para a Consultoria Legislativa do Senado, obviamente, vamos ficar presos ao *timing* do Senado. Nós também não podemos chegar e dizer para a Consultoria do Senado “olha, a lei que nós queremos é esta, e está pronta” e também não podemos falar para o Senado “olha, precisamos disso até o dia 2 de dezembro”. O Cícero ali não vai gostar, e, obviamente, não vão conseguir cumprir.

Agora, ante essa possibilidade até de contarmos com isso, eu gostaria ver até o dia 16 o que nós desenvolvemos, porque, se aparecer no dia 16 um texto que todos acharem interessante e, de repente, todos votam favoravelmente ao texto, também já temos um texto pronto para ser entregue à Consultoria do Senado. Isso vai depender muito da sinergia e da cooperação de todo o grupo.

Então, podemos estabelecer o dia 16 para que a relatoria entregue o texto... Agora, o texto que ela... Ela vai ter assim...

Respício, eu não posso exigir agora da Relatora um prazo final. Eu não vou dizer que nós queremos que até o dia 16 tenha o texto. Falar para ela que é até o dia 16 e que não tem negociação... Uma pessoa que já está sob pressão, que está trabalhando muito, que está realmente lendo, que está fazendo um trabalho muito sério, às vezes, por questão de um, dois ou três dias, ou uma semana, que seja, nós perdemos um trabalho muito valioso que está sendo feito até agora. O Geraldo sabe disto. O Ricardo sabe disto.

Então, senhores, acho que é razoável que ela entregue um texto até o dia 16. Querer que ela entregue o texto uma semana antes... Exigir que ela entregue tudo pronto com 15 dias a partir de agora eu já acho arriscado. É aquilo que eu falei: são 324 artigos, há artigos que têm dez contribuições, são mais de três mil textos que estão sendo analisados agora.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Presidente, por favor, eu não falei para ela entregar o texto todo uma semana antes, não. Eu falei para ela vir aqui apresentar o texto no dia 16. Ou seja, a entrega do texto é no dia 16.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Então o senhor me desculpe, porque eu entendi mal.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Nós teremos uma semana. Nós estaremos aqui nos dias 23 e 24, nós viremos aqui e começaremos os trabalhos pelos temas e artigos que ela apresentou no dia 16 que sejam temas e artigos sobre os quais praticamente não haja divergência nenhuma, sejam contribuições de cor de barba. Foi isso que eu propus.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Aí, nesse caso, para o dia 16, eu é que estou sendo *overconscious*, eu é que estou tomando um cuidado maior.

Nós podemos, então, marcar essa reunião para o dia 16, para que ela venha e apresente o texto, que seja até produzido, para que, então, nós possamos passar realmente, de fato, a equalizar e decidir entre o grupo quais são aquelas contribuições que vão permanecer no relatório final.

Isso está correto, Prof. Respício?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Novamente, Presidente, na minha opinião, o texto da relatoria, a proposta da relatoria tem que estar completa, e ser apresentado...

O SR. GERALDO VIEIRA – Se não estiver, Dr. Respício, o que acontece? Trabalho intelectual não se pode apressar hora assim. Todos nós estamos sacrificados. Em geral, é...

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Na minha opinião, tem que ter prazo. Todos nós temos prazo.

O SR. GERALDO VIEIRA – Presidente, eu não concordo com os argumentos do Dr. Respício. Só acho que a professora... Estamos todos aqui prestando um serviço gratuito e trabalhando.

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Inclusive, estamos indo para São Paulo por conta própria para isso.

O SR. GERALDO VIEIRA – E foram poucos os membros que apresentaram propostas.

Então, o que eu acho que V. S^a pode fazer é combinar com a Relatora – ela é Relatora, ela tem uma posição e tem uma responsabilidade – que, quando a Relatora se sentir confortável para apresentar um texto, o senhor reconvoca a Comissão para receber o texto. Agora, se será no dia 16 ou 23, isso tem que ser ajustado com a Relatora. Nós poderíamos deixar a próxima reunião, a partir de hoje, para que fosse já feita a apreciação do texto fornecido pela Relatora, que será no dia 16 ou no dia 9... Enfim, a Relatora tem que ter um prazo.

São 400 artigos, não 324.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Vamos fazer o seguinte: vamos...

O SR. GERALDO VIEIRA – São 1.200 parágrafos.

Então, isso aí é...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Milhares de contribuições.

Então, o que vai acontecer?

O Eduardo já está chegando aqui ao meu lado.

Pode chegar aqui, Eduardo. Por favor!

O prazo para você fazer a convocação. Acho que com menos de uma semana não há como chamar as pessoas para virem aqui. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Veja só: nós podemos deixar marcado para o dia 16, pedir para que ela entregue o texto até o dia 16, mas se, por acaso, acontecer algum incidente e ela não puder entregar esse texto no dia 16, o que eu consideraria uma pena, até quinta-feira anterior – vamos colocar até para quarta –, nós podemos reconvocar para a próxima semana.

Certo, senhores?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Também aquela coisa: se vamos examinar tudo de uma vez, vamos examinar... Nós temos prazo para isso, com certeza.

Então, nós podemos marcar o dia 16 para que a Relatora apresente o texto, podemos deixar marcado para o dia 16, conforme o requerido, sendo o caso, dia 16 e dia 17, ou podemos marcar dia 16 para a entrega, ou, então, para que ela possa entregar o quanto antes o que ela tenha feito, para que, então, tenhamos a semana de análise, para que, então, possamos, na próxima semana, produzir.

Não sendo possível, ela não tendo esse texto para apresentar, na quinta-feira, eu vou pegar o telefone... A Comissão... No caso, quinta-feira vai ser dia... Teremos, então, até o dia 11. Se até o dia 11 ela entender que não vai entregar o texto, que ela não tem condições, aí nós vamos ter que marcar para o dia 23. E, obviamente, os efeitos disso... Eu vou ter que arcar com alguma coisa, vou ter que conversar, mas tudo bem. Acho que é melhor...

Nós terminamos, já pegamos as contribuições, que é a parte mais difícil... Agora, a fase mais elaborada é essa, e nós não podemos agora, na chegada, realmente queimar.

Os senhores concordam?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Desde já, isso tem a minha discordância, e sabem por quê.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Eu entendo, professor.

Professor, por mim, eu também adoraria marcar o dia 16. Gostaria de poder falar para entregar o texto para nós no dia 9, para nós o estudarmos. Porém...

Então, os senhores concordam com o dia 16 para a professora entregar o texto, para que, então, nós possamos analisá-lo e trabalhar nele?

Por outro lado, se ela entregar antes... Peço que ela entregue antes, para que nós o analisemos antes.

Todos concordam, fora a dissonância do Respício? Mais alguém não concorda?

O SR. RESPÍCIO ANTÔNIO DO ESPÍRITO SANTO JÚNIOR – Minha dissonância é porque pode entregar ou não. Se não entregar, fica para o dia 23. Se não entregar nesse dia, fica para o dia 30. Minha discordância é só essa. Eu quero... Melhor, eu sugiro uma data fixa, que entregue, sim, no dia 16, que apresente, sim, no dia 16. Essa é a minha discordância. “Se não der para o dia 16, aí eu aviso no dia 11, e no dia 23 nós estaremos aqui”. Minha discordância é essa.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Eu também acho importante a entrega no dia 16. Mas há um detalhe: não é só a capacidade do outro lado de analisar; é a nossa capacidade de aprovar.

Então, faz assim: chegou o dia, entrega o que puder, até mesmo porque nós não vamos conseguir analisar tudo de uma vez só, e a parte que ela não conseguir ela entrega o mais rapidamente possível logo em seguida, porque são mais de 300 artigos, e nós não teremos condições de analisar isso em dois dias.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Tercio.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Dorieldo, eu acredito que dois dias para analisar tudo realmente não teremos. Mas uma coisa para analisarmos os artigos que estarão aprovados pacificamente, repassando isso aí, eu acho que dois dias é prazo mais que suficiente para fazer 300 ou 400 artigos e deixar somente aqueles que serão discutidos. Eu acho que dois dias é prazo mais que suficiente para vermos essa massa pacífica aí.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, então podemos deixar marcado o dia 16 para a entrega do texto?

Aqueles que concordam permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Anota assim: há divergência do Respício, mas o Marcus também não concorda. O Marcus também acha que tem que ter prazo, mas... Então, a professora tem até o dia 16 para apresentar o texto. Se ela puder antecipar o texto, ótimo. Então, nós teremos material... Vou dizer para ela que o ideal seria a entrega até o dia 9, para análise dos membros, para, então, já termos, no dia 16, a posição e começarmos a votação. Caso não seja possível, ela vai entregar no dia 16 e, como se diz, que Deus não queira que eu precise ligar para os senhores no dia 11 pedindo adiamento.

Todos concordam com a questão, fora a votação contrária do Marcus e do Respício? *(Pausa.)*

Perfeito?

Ótimo!

Enfim, senhores...

Eu vou pedir também uma coisa para os membros, um trabalho extracomissão. Vou conversar com a professora, e, obviamente, conforme ela tenha o texto pronto – talvez não seja por camadas, não seja o texto completo –, conforme o trabalho ande e seja analisado, se possível, Geraldo, peço que seja repassado para os membros, uma vez que sejam fechados os capítulos, mas apenas os capítulos fechados. Não que um vá de-

pende do outro, mas, se já tivermos os capítulos fechados, Capítulo 1, Capítulo 2, fechados, se já puder passar para os membros da Comissão, eu acho que seria interessante.

Bom, passamos adiante.

Nós temos, agora, um momento... Conforme requerimento aprovado por esta Comissão, nós vamos para a terceira parte da reunião.

Aqui houve uma pequena inversão. A ABRAPAVAA vai falar por último.

Eu gostaria, então, de convidar as duas associações que contribuíram para os trabalhos da Comissão.

Foi aprovado um requerimento para que elas sejam ouvidas.

Dessa forma, então, eu gostaria de convidar o Sr. Ricardo Aparecido Miguel, representante da Abesata, para que o mesmo tome lugar para fazer a exposição, pelo prazo de dez minutos, a respeito dos serviços aéreos auxiliares.

Ele fez uma proposta para que esses serviços sejam alçados à qualidade de serviços aéreos públicos. *(Pausa.)*

O Sr. Ricardo Aparecido Miguel é bacharel em Ciências Aeronáuticas pela Academia da Força Aérea, instrutor de voo da AFA, bacharel em Ciências Jurídicas pelo Centro Universitário de São Paulo, da Fundação Octávio Bastos, professor de Direito Aeroespacial do Centro de Ensino Superior de Desenvolvimento de Campina Grande, mestre em transporte aéreo e aeroportos pela UnB, especialista em regulação aeronáutica, especialista em investigação de acidentes aeronáuticos, certificado pelo Cenipa e pela Universidade do Sul da Califórnia, inspetor do Departamento de Aviação Civil, por nove anos, e da Anac, piloto de linha aérea e, atualmente, Diretor-Presidente da Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo – Abesata.

O SR. RICARDO APARECIDO MIGUEL – O senhor tinha falado em 15 e passou para 10?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Cacoete.

O SR. RICARDO APARECIDO MIGUEL – O.k.

Senhores e senhoras, boa tarde!

Obrigado por nos receberem aqui.

Tenho uma imensa admiração por esse trabalho. Acompanho a criação desta Comissão há dois anos.

Agradeço ao Presidente, Dr. Georges, aos demais senhores... Aqui já foi anunciado o Guzman, o Georges, o Tercio, da Infraero, o Doriêdo, que está na mesa, o Dr. Geraldo, da Abear, o Dr. Marcus, da Embraer, e demais senhores, o professor da Universidade, que tive o prazer de conhecer...

Sr. Ricardo Bernardes, eu estive no seu escritório em São Paulo. Ah, tá certo! Eu sabia que o conhecia.

Bom, o que eu gostaria de falar eu imagino que todos os senhores já saibam e são pessoas habilitadas para isso. Eu só vim recordar alguns detalhes e chamar alguma atenção para os serviços auxiliares ao transporte aéreo.

Apesar de ser o primo pobre desse sistema de transporte aéreo, sistema de aviação civil, ele faz parte de um corpo e, como qualquer órgão da gente, tem a sua importância e o seu travamento o prejuízo que pode causar.

E as nossas autoridades, tanto a Anac quanto a SAC, têm, rapidamente, enxergado isso como fundamental para a engrenagem desse transporte. E, não diferentemente, as empresas aéreas, sejam domésticas, sejam internacionais, nos têm motivado a trabalhar na qualidade desse serviço.

Eu sou oriundo de cabine, de piloto, conheço o serviço auxiliar ali dentro da cabine, criticando e vendo a falta, um pouco, de profissionalismo. E aí, quando cheguei aqui, pensei “poxa, a gente tem que chacoalhar e mexer em alguma coisa”. Aí comecei a fazer uma autocrítica do meu passado, e, assim, conclamo todos a nos perguntarmos o que podemos fazer para esses serviços auxiliares serem bem prestados. E todos terão alguma parcela, pequena que seja, de contribuição para fazer isso melhorar.

Para acalantar e recordar um pouco, dar um pouco de humanidade a esse segmento, peço permissão para o Presidente para passar um filme de dois minutos, dois minutos e meio.

(Procede-se à execução de vídeo.)

O SR. RICARDO MIGUEL – Obrigado pela atenção.

Eu queria chamar a atenção para uma peculiaridade: tomar cuidado, quando a gente vai ler naqueles três artigos do CBA atual, a distinção entre serviços auxiliares, empresas de serviços auxiliares ao transporte aéreo.

Não só no Brasil, na Resolução nº 116, da Anac, como em alguns trechos do Código, e é assim na Europa, nos Estados Unidos e na Ásia, os serviços auxiliares podem ser prestados ou pelo operador do aeródromo, ou internalizado como da própria empresa aérea, ou a própria empresa de táxi-aéreo ou empresa de transporte regular e não regular, ou por uma empresa especializada. E a associação representa as empresas especializadas. Mas é muito difícil eu lidar sobre a empresa chamada Esata, desde a época do DAC ela já se chamava Esata – com S –, se eu não estiver, a toda hora, lidando com os serviços auxiliares. E toda hora que eu lido como os serviços auxiliares eu atinjo àquelas empresas que internalizam: a GOL um pedacinho; a Avianca um pedacinho; a Azul

um pouco mais; a TAM bastante, pois 70% dos serviços da TAM são internalizados, *self handle*, ele mesmo realiza o serviço, e algumas modalidades dos serviços auxiliares são prestados pelo administrador aeroportuário.

Há 20 modalidades de serviços auxiliares, desde esses que a gente viu, e que demos destaque aos serviços operacionais, que é o de rampa, limpeza de aeronave, tanto externa quanto interna, e o serviço de proteção, como varredura. Então, a gente trabalha com a parte de *security*, com a parte de facilitação, trabalhamos com a parte de operações.

E a legislação, também a Petrobras, que esteve aqui hoje de manhã, exerce um serviço auxiliar, tanto que ela tem que abrir, ela tem que ser uma Esata para operar dentro de qualquer aeroporto. Então, qualquer atividade que eu movimente na Resolução nº 116 eu vou atingir a Petrobras também. Hoje vocês foram saudados duas vezes com os serviços auxiliares tanto de manhã quanto agora.

Chamo a atenção dos senhores para o debate sobre o histórico de que foi na Convenção de Chicago, com a segunda liberdade, em que começou a surgir a necessidade de uma Esata, de uma empresa especializada de serviço auxiliar ao transporte aéreo. Com aquele material bélico que sobrou, a aviação internacional que começou à frente, porque as domésticas precisou se expandir, e o sobrevoo, na primeira liberdade, na segunda liberdade já estava implícita na Resolução de Chicago. Então, com a segunda liberdade, onde você precisava fazer um pouso técnico para atingir – e você só iria sobrevoar o Brasil. Você saía do Uruguai para a Venezuela, você só queria fazer um pouso técnico, porque era a segunda liberdade. E lá, em Cuiabá, você tinha que ter uma Esata para atender essa empresa de transporte aéreo regular uruguaia no meu exemplo. Foi assim que surgiu. Tanto que a Convenção de Chicago já nasce falando dos serviços auxiliares.

O nosso Código brasileiro é muito simples, ele fala em três artigos: o 102, o 103 e o 104 sobre os sistema de serviços auxiliares.

Quando eu mandei a proposta para os senhores, no domingo, dia 18, se não me falha a memória, eu me preocupei em passar o final de semana pontuando algumas coisas que poderiam chamar a atenção dos senhores. Algumas coisas que a prática do dia a dia dos serviços auxiliares e das empresas de serviços auxiliares, porque quando a aérea faz o seu próprio serviço auxiliar também ele tem esse problema no dia a dia aqui no Brasil. É um conflito junto à Justiça trabalhista. Então, o Ministério Público do Trabalho, em especial em Guarulhos, estão impondo Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) das empresas internacionais tomadoras dos serviços auxiliares. E elas estão no Brasil por uma questão de viabilidade econômica, não porque gostam da gente. Porque a viabilidade e o plano deles de negócio prevê a contratação de uma Esata aqui no Brasil. Então, eles não querem fazer um voo diário para Guarulhos se ele não puder contar com uma empresa especializada que os atenda nessa chuva de serviços de solo. E aí o Ministério Público do Trabalho os tem impedido sobre aquele conflito de atividade-meio e atividade-fim. A *American Airlines* pediu para a IATA de Montreal, a IATA de Montreal contrata aqui um escritório em São Paulo, e entra em *amicus curiae*, uma ação que está no Supremo, onde há 31 *amicus curiae* com repercussão geral sobre atividade-meio e atividade-fim.

Então, eu, com a minha simplicidade do conteúdo do debate intenso de vocês, eu foquei aqueles artigos, poderia estar em outros lugares, mas eu fiz alguns apartes de maneira que eu tirasse da Resolução nº 116, da Anac, jogasse em uma lei e ajudasse toda a indústria do transporte aéreo, em especial, à internacional. A Aeroméxico já avisou que vai embora se o Ministério Público tiver razão, a *American AirLines* está apavorada e a TAP também está apavorada com essa queda de braço.

A gente já chamou a procuradoria da Anac nesse quesito, que fez um parecer fabuloso, uma obra-prima – não é isso Gusman? –, mas o Ministério Público diz que não é assunto deles e estão aí em conflito.

Outro, quando o Dr. Georges Ferreira disse que ele quer colocar serviços públicos. Eu já entendo que é o serviço público, ouviu, Doutor. Eu só queria que ficasse claro na lei. O meu entendimento da Constituição Federal, art. 21, não sei qual inciso, acho que quando ele fala lá navegação aérea e infraestrutura aeroportuária, subconcessão, autorização, permissão, eu entendo que... Em 1986, a gente teve o Código Brasileiro de Aeronáutica. Em 1988, vem o legislador fazer uma Constituição, ele leu lá infraestrutura aeronáutica, e ele queria dar uma ênfase ao aeroporto, que é o que se fazia, porque nada crescia se não tivesse lugar para pouso e decolagem, e ele chamou. Então eu fui buscar a doutrina, a literatura. O próprio Ministro do STF, que hoje escreveu um livro, o briguento, o Gilmar Mendes, concorda comigo na literatura dele. Então, isso, para mim, já é. Mas como tem essa briga com o Ministério Público, e elas, normalmente são mulheres, tem 21 Promotoras em Guarulhos, bravas, tem lá os conflitos que poderiam ajudar toda a indústria nesse sentido, e também dar ênfase na lei sobre a natureza especializada. Por que natureza especializada? Porque essa lei de terceirização que tramita na Casa, ela já perde um pouco mais de força, porque você já tem uma atividade regulada por uma autarquia, você já estabelece alguns critérios de outorga, aliás, a gente ouviu os senhores falando: “Ah, vai ter que ter autorização”. No Código atual já tem autorização. A Anac, que, depois de 2009, por um problema administrativo, deixou os operadores aeroportuários regular sobre os serviços auxiliares.

Eu trago para os senhores, em primeira mão, um estudo, a pedido nosso, da ASA – Associação Internacional dos Serviços Auxiliares (*Airport Services Association*). A Abear está para a IATA assim como Abesata (Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo) está para essa associação que fica em Bruxelas, chamada ASA. E eles nos apontam os exemplos pelo mundo. Desculpe-me pelo mundo, não, eu pedi para ele Ásia e Europa. Ele nos mostra que todos recebem autorização, ouviu Dr. George: Alemanha, Áustria, Espanha, Hungria, Holanda, Reino Unido, Turquia, Egito, Índia, Arábia Saudita, todos recebem licença. Aliás, a minha consulta teve uma demora, porque eu falava em certificação e eles não estavam me entendendo, e quando eu comecei a falar em licença, na tradução da língua, começou a dar certo. Todos recebem essa licença da autoridade aeronáutica – *Civil Aviation Authority*.

Então, era isso que a gente gostaria que apresentasse, ou seja, que a autoridade aeronáutica voltasse aos idos de 2009, de setembro de 2009 para trás, e que certificasse, porque quando você tem um operador, você não tem tempo de se certificar em saber se aquela empresa é uma aventureira ou não – e são muitas aqui no Brasil. E agora, de 2009 para cá, muito mais. Nós temos operador grande, como o *Group Reporting*, que, com todo respeito, deve ter representantes aqui, mas é um exemplo, e eu o tenho aqui no papel: ele pegou uma administradora de condomínio e perguntou se ela podia manusear a carga aérea na área restrita de segurança, custo baixo, sindicato próprio, e colocou lá dentro e está fazendo o serviço auxiliar conforme prevê a nossa lei.

Então a gente só gostaria que não descesse um passo atrás o nosso Código atual para o novo, no que se refere aos serviços auxiliares, que hoje já tem. Diz-se que todos os sistemas infraestrutura aeronáutica no art. 25, que é sobre autorização não está acontecendo. Mas é um outro problema, uma outra tarefa minha.

Também eu coloquei na sugestão, nas entrelinhas, uma relação de categoria econômica e profissional distinta entre esses três modelos: quando é prestado o serviço aéreo, quando é prestado para o aeroporto, quando é prestado para empresa aérea. É apenas para bloquear pessoas, entidades com fins escusos, que ficam entrando na Justiça de cinco em cinco anos, fazendo acordos, quer seja com a empresa aérea, quer seja como uma Esata na relação trabalhista, dizendo sobre aquela contribuição sindical.

Isso tudo eu tenho segurança. Eu entrei na Abesata (Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo), e eu não tinha essa segurança, eu achava que o funcionário de Esata deveria ser aeroviário, conforme eu ensinava. Aí eu fui aprender que não, porque, em 2007, o SNEA (Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias) me fala que as empresas de serviços auxiliares não têm nada ver com eles. Ótimo! É isso? É isso. “Ora, eu sou empresa aérea, e você é uma empresa de serviços auxiliares”.

Logicamente, a partir disso foram surgindo outras opções de o laboral também criar sua própria categoria profissional. E assim tem sido uma metralhadora de decisões. Cada lugar do Brasil tem uma decisão diferente. Ninguém quer que seja A ou seja B.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. RICARDO MIGUEL – Vamos à conclusão.

Eu só queria que pacificasse isso aí. Acho que uma lei é oportuna.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O.k.?

O SR. RICARDO MIGUEL – Só um minuto.

Eu falei sobre a natureza especializada. Quero dizer o porquê de eu não haver colocado, no estudo, os Estados Unidos. Os Estados Unidos, até 2011, tinham uma engrenagem junto aos serviços auxiliares. Depois de 2011, a segurança interna sobrepõe a todos os outros, e começa a exigir das empresas aéreas que internalizassem. Então, você tem um formato lá que não é exemplo para nós. Por isso que a gente focou a Europa e a Ásia. É isso.

Eu acho que os senhores, que têm essa proposta desses três artigos, vão notar muitos parágrafos, porque eu não quis mexer no número de artigos que já tinha no antigo, foi só um modelo escolhido. Mas quem for juntar isso tudo, Dr. George, posso fazer o que for e a gente está à disposição para opinar.

Muito obrigado por essa oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Muito obrigado, Ricardo.

Alguém quer fazer alguma colocação, algum questionamento? *(Pausa.)*

Bom, em não havendo questionamentos, agradeço ao Dr. Ricardo.

Isso aí será apreciado e, com certeza, vai aparecer nas próximas tabelas de contribuição. E recomendo que o senhor entre em contato com os membros, que converse com os membros a respeito da importância dessa proposta, porque, com certeza, eu a considero importante, particularmente. Eu espero que possa passar pelo crivo dos membros da Comissão.

Pois não, Dr. Geraldo e Kerlington.

O SR. GERALDO VIEIRA – Desculpe-me, é que me ocorreu somente agora.

Na realidade, o Dr. Ricardo está propondo uma regulamentação, não uma desregulamentação. As razões são os impedimentos trazidos pelo Estado, quando temos a questão da terceirização de um lado, estão sentindo necessidade de regulamentar, porque os membros do Ministério Público Trabalho estão entendendo que a empresa aérea, quando contrata um serviço por uma empresa especializada está terceirizando. Eu entendi assim. Aí o conflito. Por outro lado, pelo que entendi também, e aí a indústria do sindicato, parece-me que são 50 mil sindicatos diferentes a quererem capturar uma contribuição sindical obrigatória, confederativa, prevista na CLT, não é?

O SR. RICARDO MIGUEL – Exato. Do lado patronal, não, está pacificado.

O SR. GERALDO VIEIRA – Cria também um constrangimento adicional, não é? Significa dizer que, se nós regulamentarmos, acho que a ideia da Anac foi um pouco desburocratizar, desregulamentar essa atividade, tanto que parece que liberou da autorização da licença prévia o exercício da atividade. Foi isso que a Anac fez, não é?

O SR. RICARDO MIGUEL – Nós somos contra, a Anac está sabendo disso.

O SR. GERALDO VIEIRA – Vocês são contra...

O SR. RICARDO MIGUEL – Contra essa desregulamentação.

O SR. GERALDO VIEIRA – ... contra que o mercado funcione livremente e o operador aeroportuário ofereça esse serviço livremente no mercado? Não; vocês não estão propondo que o operador não possa ter funcionário dele?

O SR. RICARDO MIGUEL – Não, de forma alguma.

O SR. GERALDO VIEIRA – Não é essa a questão.

O SR. RICARDO MIGUEL – Cada um continua no seu quadrado, conforme é hoje. O mercado vai regular, agora, a gente quer ser fiscalizado.

O SR. GERALDO VIEIRA – Vamos supor, no caso de Guarulhos, o operador do aeroporto pode ter o seu pessoal especializado e oferecer esse serviço concorrendo com as ESATAs.

O SR. RICARDO MIGUEL – É isso que acontece

Desde que essa atividade da Esata tem que ser conforme a Resolução e a gente defende a Resolução nº 116 nesse quesito. Tem que ser atividade exclusiva regulada da Anac. Então, uma empresa aérea pode fazer, a concessionária do aeroporto pode fazer, agora funerária não pode fazer. Porque ela tem que ter uma razão jurídica específica, sendo regulada pela autoridade aeronáutica. E a Anac, quando colocou isso na Resolução nº 116, na hora eu fui estudar, e isso acontece, a gente esteve em Istambul, em um congresso, em abril, e eu fui exatamente com os ouvidos nesse sentido, e é exatamente do jeito que a gente gostaria que funcionasse no Brasil: autoridade aeronáutica certifica, faz lá um processo operacional de certificação, a Superintendência de Regulação Econômica emite uma portaria, um instrumento que quiser, conforme sempre foi.

E não essa liberdade que eles estavam testando. Testou, mas, se perguntarem para quem trabalha no segmento, vai ver quantos aventureiros têm aparecido. E a nossa indústria, quando aparecem as crises, como agora, para se salvar de uma crise, coloca a atividade em risco, toda a atividade, porque a empresa vai buscar alguém não especializado.

Então, se nós estamos pensando em crescer e nos profissionalizar e tirar os serviços auxiliares daquele patamar zero, não é por aí. Nós precisamos, sim, ter uma autoridade aeronáutica e criando equilíbrio econômico dentro do aeroporto.

Na Europa, se o aeroporto é acima de 100 mil passageiros por um período – imagino – anual, o aeroporto não pode estar sozinho fazendo aquela atividade. É obrigatório ter uma empresa independente, no caso uma Esata, para poder causar equilíbrio.

O SR. GERALDO VIEIRA – Dr. Ricardo, os funcionários da Esata... O senhor está sugerindo aqui que a empresa seja certificada. A certificação envolveria o envolvimento de alguém...

O SR. RICARDO MIGUEL – Treinamento.

O SR. GERALDO VIEIRA – A fazer verificar se os funcionários têm um grau de habilitação necessário, enfim. A certificação é isso?

O SR. RICARDO MIGUEL – Isso.

O SR. GERALDO VIEIRA – É uma constatação de que há mão de obra especializada. O senhor não está aqui solicitando reserva de mercado, não? Porque, pelo que eu entendi...

O SR. RICARDO MIGUEL – Não, de forma alguma.

O SR. GERALDO VIEIRA – O senhor entende que o ambiente de concorrência – seja concorrência dessas empresas com os próprios funcionários das empresas aéreas, sejam funcionários da...

O SR. RICARDO MIGUEL – Hoje, nós temos 200 ESATAs no Brasil.

O SR. GERALDO VIEIRA – ... Operadora aeroportuária, o senhor acha que não deve existir interferência? O que o senhor acha é que uma outra terceira empresa não certificada, não homologada, não licenciada ou não registrada não podem prestar esse tipo de serviço dentro da área aeroportuária,?

O SR. RICARDO MIGUEL – É isso que eu defendo. Desde que ela se submeta a esse processo, não tem problema, vai entrar.

Há um artigo em que a gente fala em restrição de área, em que vai ter que haver um endosso do operador do aeródromo no que se refere à área. Hoje, na prática, ele tem que apresentar ao operador do aeródromo um contrato com o tomador do serviço dele. *No problem*. Não acho que isso vai causar...

Hoje, nós temos cerca de 200 empresas ESATAs, muitas são entidades familiares. Existe lá um aeroporto em que pousa esporadicamente; o cara criou uma empresa – ele, o filho e mulher dele que atendem.

Por outro lado, existem empresas com 5 mil funcionários. Nós temos no Brasil, hoje, 40 mil trabalhadores de serviços auxiliares. Só para vocês compararem, a Gol tem 14 mil. É isso ou não? Ou 16 mil, no máximo.

É um segmento que precisa ser olhado como parte desse processo, conforme o próprio legislador de 1986 entendeu, conforme o próprio legislador signatário da Convenção de Chicago entendeu. Eu não posso imaginar que, nesta oportunidade de estar em um debate com renomados e estudados, vocês não enxergarem ou, no mínimo, debaterem esse processo. Está certo?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Gostaria de passar a palavra ao Kerlington e, depois, para o Ricardo e vamos encerrar.

Peço objetividade porque temos mais uma associação e também temos horário agora porque muitas já estão olhando para mim com outros compromissos nos olhos.

Kerlington, por favor.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – Boa tarde a todos. Sr. Ricardo Miguel, se eu não entendi algumas coisas, até para reflexão da comissão...

Doriello, vou usar as suas palavras. Nas primeiras movimentações desta comissão, o nosso Vice-Presidente posicionou-se com uma proposta interessante – e é o que nós estamos tentando fazer aqui – de desburocratizar, realmente deixar o mercado com a livre iniciativa.

Eu não entendi uma frase sua na qual falava em que estamos dando um passo atrás. Eu não entendi o passo atrás que está sendo dado, sendo que o CBA, lá no artigo a que se referiu, art. 25, § 1º, fala:

§ 1º A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infraestrutura aeronáutica [...] dependerão sempre de autorização prévia de autoridade aeronáutica, que os fiscalizará, respeitadas as disposições legais que regulam as atividades de outros Ministérios ou órgãos estatais envolvidos na área.

Essa autorização carece entender que seja um ato negocial que é a espécie do gênero de ato administrativo. Um ato negocial se divide em licença, permissão, concessão. Essa autorização aqui o que eu entendo... E acho que a Anac entendeu isso. Viu, Honorato, estou falando bem da Anac, coisa rara; é uma brincadeira interna, que se registre nos autos isso.

Na verdade, essa autorização mais pende para o lado da homologação, que também não vai prescindir de um processo de qualidade, uma ISO 9000 e não sei mais em que número que está, uma certificação internacional como existem outras tantas. Na verdade – e esse está sendo o nosso debate acalorado aqui dentro –, a gente está confundindo muito o que é serviço público. Se a atividade A, B, C é serviço público ou não, sendo que... Acho que o senhor tinha falado no começo a respeito de ser serviço público ou não. Mas sendo que serviço público é atividade administrativa na qual o Poder Público objetiva satisfazer necessidades coletivas e individuais sob a incidência total ou parcial de um regime de direito público.

Então, acompanhando o que a gente tem entendido... Até o Dr. Geraldo havia falado, percebendo que a intenção do senhor não é apresentar uma reserva de mercado e, sim, melhorar os serviços, penso que existem outros meios mais modernos – isso a gente vê também ao redor do mundo –, o Doriello trouxe uma excelente explicação de outros países onde funciona não como autorização como – aspas – “ato negocial administrativo”, mas como uma homologação, uma certificação de qualidade na qual eu vejo que todos esses problemas que o senhor trouxe da qualidade do serviço, se novos *players* entrarão com qualidade ou não. Eu acho que a gente tem vários institutos para fazer isso e a nossa intenção – pelo menos é o que eu tenho visto aqui na Comissão – é deixar o Estado mais leve.

Então, é a minha fala. E volto a dizer que o problema que eu entendi que o senhor está enfrentando lá com o Ministério do Trabalho é um problema de direito trabalhista, de interpretação se é atividade-fim ou se é atividade-meio.

O SR. RICARDO MIGUEL – Isso é uma carona.

O SR. KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS – Esse não é o fórum do debate aqui, mas entendi o que está havendo hoje na sua seara. Penso que existem outros mecanismos modernos, eficazes e efetivos para se

controlar a qualidade de um *player* que, porventura, se candidate a uma atividade dessa. A gente poderia fomentar, sim, a atividade econômica, em vez de criar mais burocracias para que isso possa acontecer.

É a minha posição.

O SR. RICARDO MIGUEL – Obrigado.

Eu preciso falar agora, Georges.

O senhor entende, Dr. Freitas, que...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Brevemente, por favor.

O SR. RICARDO MIGUEL – ... vocês também vão liberar a empresa aérea e as concessionárias desse...? Mais leve? Ou vão fazer processo de certificação? Ou não, Dorieldo? As empresas aéreas e as concessionárias aeroportuárias vão ficar mais livres com a atividade de vocês?

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – As empresas aéreas continuam sujeitas às mesmas certificações de hoje. Não se pretende excluir responsabilidade delas com seguranças. O que chegou, eventualmente, a ser discutido aqui é diminuir papel, mas não necessariamente obrigações.

Agora, especificamente no caso das ESATAs, o que me preocupa é que, no âmbito global, nos primórdios da Convenção de Chicago, a IATA, a OACI, cada uma tomou seus papéis, mas o serviço de ESATAs é tido como um serviço típico de mercado, inclusive é tratado no âmbito da OMC (Organização Mundial do Comércio).

Ele não sofre essa carga de regulação intensiva em se tratando de atividade econômica. Portanto, o termo “autorização” que consta do nosso código em se tratando de ESATAs, que o Kerlington levantou, desrespeita uma autorização de funcionamento, que é de natureza técnica.

O SR. RICARDO MIGUEL – E quem vai emitir?

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Concluindo. Na época da Resolução 116, que foi mencionada, o raciocínio por trás era: a Anac não administra aeroporto. A Anac não mede capacidade de um aeroporto diária, a dinâmica de um aeroporto é o administrador do aeroporto que faz. Isso no mundo inteiro funciona assim.

Então, não se justifica que, toda vez que uma Esata pedir para a gente para atuar em um aeroporto, a Anac não consegue fazer o papel de um aeroporto. Ir lá e medir se ele tem área, se ele tem disponibilidade ou mesmo se ele comporta aquela Esata, aquela empresa de serviço auxiliar trabalhando lá dentro.

Embora essa resolução esteja em discussão e futuramente passará também pela necessária revisão, é importante que a Anac foque na parte técnica, na parte da certificação. A Esata cumpre padrões de *safety* adequados para funcionar dentro do aeroporto, ela cumpre os padrões de *security*, os funcionários dela, as atividades dela estão alinhadas, mas não é uma questão econômica. Se isso é tratado no âmbito da OMC, por que nós vamos trazer uma questão de mercado de uma atividade que é toda regida por mercado para sujeitá-la a uma regulação restritiva dentro do código. Isso não faz parte das nossas discussões aqui.

Então, faz, sim, a regulação de *safety*, de *security*, deve prevalecer, mas nós não podemos fazer essa dificuldade, criar uma regulação a mais para uma atividade típica de mercado.

O SR. RICARDO MIGUEL – Eu não me recordo, acho que quem falou em mercado e foi muito bem pontual foi o Geraldo. Ele perguntou e eu falei que não. Não é essa a nossa preocupação. Então, a gente está falando a mesma coisa e fico muito feliz. Tanto o Dr. Freitas como você estão falando de *safety*, de operações, de técnica, de emitir uma licença. E eu tenho aqui a legislação da Comunidade Europeia no que se refere a serviço de assistência, que é o serviço de escala.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sr. Ricardo, eu posso passar a palavra para o Rinaldi?

O SR. RICARDO MIGUEL – Aqui também tem a licença dos Estados-membros e eu tenho listado de todos esses países que eu falei para vocês que funciona desse mesmo modo.

Não quero que haja aquele formalismo da superintendência de regulação econômica no que se refere à outorga, mas que haja um poder moderador.

E a minha pergunta para o senhor, Dr. Dorieldo, é se abrir para concessionária e para aérea. Por quê? Porque são entes e a gente precisa – e eu aqui representando uma classe, tenho que falar de isonomia – ou relacionar esses três entes ou não, porque eles se concorrem – aeroporto e Esata –, são concorrenciais. Então, tem que haver um formato, sim, para poder criar esse equilíbrio.

Muito obrigado. Desculpa. Eu queria realmente debater e polemizar.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Ricardo, por favor, as suas últimas considerações.

O SR. RICARDO BERNARDI – Basicamente, eu concordo plenamente com essa posição de que é necessário, acima de tudo, uma fiscalização, um poder de polícia quanto à segurança, até porque a atividade é inextrinsecamente relacionada à aviação civil, muito embora seja uma outra atividade.

Só um ponto, por uma questão de transparência, que eu gostaria de colocar. Não é todo serviço auxiliar de transporte aéreo que vem sendo objeto de ações do Ministério Público, são apenas aqueles serviços acima da asa, por assim dizer. Os abaixo da asa, não, basicamente. Alguns acima da asa, sim: *check-in*, etc e tal.

Por que os abaixo da asa não são? Porque fica muito evidente a autonomia com que o prestador de serviços, a Esata, trabalha em favor da companhia aérea. Então, não se discute.

Os serviços acima da asa são discutidos pelo Ministério Público na medida em que o Ministério Público vê a relação de subordinação entre os empregados da Esata e a companhia aérea. É esse o grande ponto. Então, na visão do Ministério Público – e eu falo isso porque já trabalhei alguns desses processos – não é uma questão de atividade-meio e atividade-fim. O Ministério Público entende que é outra atividade. Na realidade, o problema surge quando faticamente, na prática, o empregado da Esata acaba sendo considerado – se provado nesse sentido – o funcionário da empresa aérea.

Então, em minha opinião, a legislação, se é que pode alcançar isso, porque é uma situação muito mais prática do que jurídica, tem que deixar claro a cargo de quem, qual é a responsabilidade do prestador de serviços acima da asa. Só esse comentário, não é nem uma pergunta. Apenas esse comentário por uma questão de transparência.

O SR. RICARDO MIGUEL – Concordo. É isso aí que está em litígio mesmo. Tem razão.

Obrigado.

Alguém mais?

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bem, senhores, acho que ...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Não tem nenhum inscrito.

O SR. DORIELDO LUIZ DOS PRAZERES – Só uma conclusão aqui para nós. Temos dois artigos aqui no código que nós vamos ter que rever quanto a essa questão de ESATAs. Um é o § 2º do art. 36, que se for lido de forma fria dá a impressão de que o serviço auxiliar é do aeroporto. O que trata especificamente que a Infraero teria monopólio das atividades dentro do aeroporto e tudo e inclui lá os serviços auxiliares. É mais um ponto que ressalta isto: que o serviço auxiliar está mais dentro da gestão do aeroporto do que de um ente externo. E há o art. 196, se não me falha a memória, cujo título é Fiscalização de Serviços Aéreos, que abrange a fiscalização dos serviços auxiliares.

Então, para nós da aviação, que dominamos a parte técnica, é mais fácil interpretar isso, mas lá, para um Procurador do Ministério Público, uma pessoa mais literal, que lê aquele título “serviços aéreos”, isso causa confusão. Então, a gente tem isso no código que é bom.

Eu defendo, particularmente, que, se, hoje, fosse mantida a estrutura do código, que os serviços auxiliares se mantivessem ali entre os arts. 102 e 104; e, se fosse o caso, acrescentar um. Mas que a gente aparasse esses extremos, dos arts. 196 e 36, para não gerar esse tipo de interpretação confusa. Ora é o aeroporto, ora é o serviço aéreo.

Só isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Obrigado.

Quero agradecer muito, então, a contribuição do Sr. Ricardo. Por favor, desculpe o tempo curto. Mas, obviamente, temos aqui várias outras atribuições.

Gostaria, então, de convidar para tomar lugar, para encerrarmos os debates, a ABAPAVAA (Associação Brasileira de Parentes e Amigos de Vítimas de Acidentes Aéreos), que também tem suas contribuições, para que faça, no prazo de dez minutos, as suas colocações em relação a esta Comissão.

Profª Sandra, é um prazer, finalmente.

Por favor.

A Srª Sandra é fundadora da ABAPAVAA e está à frente dessa associação desde 1996, salvo engano.

A SRª SANDRA ASSALI *(Fora do microfone.)* – Desde 1997.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Desde 1997. E ela tem feito um trabalho considerável, especial, principalmente junto às vítimas de acidentes aéreos.

Sua presença nos honra muito.

Por favor, faça as suas considerações, mas peço que sejam breve pelo adiantado da hora.

A SRª SANDRA ASSALI – Boa tarde.

Na verdade, eu vou ser bastante breve, vou ceder o meu espaço para o Sr. Augusto.

Para quem não conhece o trabalho da ABAPAVAA, ela foi fundada após o acidente da TAM em outubro de 1996 – vai fazer 19 anos. Foi fundada em junho de 1997 e foi fundada com uma associação brasileira. Então, hoje, ela apoia e orienta familiares aéreos por todo o Brasil.

Hoje, já são mais de cem acidentes aéreos assistidos. Nós já fomos convidados, algumas vezes, pelo NTSB, dos Estados Unidos, para dar algumas palestras sobre a experiência brasileira; em Paris também, pós-acidente aéreo da Air France. E esse nosso trabalho gerou um trabalho que a gente entendeu que o Brasil precisava ter uma norma para assistência aos familiares de vítimas. E com um grande apoio aqui do Congresso Nacional à época, nós tivemos esse trabalho bem resolvido – à época era o DAC, em 2001. Fomos felizes com essa ideia.

Depois, em 2005, veio a IAC-200-1001, que é a que prevalece até hoje. Porém, nesses dez anos, muita coisa mudou, a gente precisou de atualizações. E baseado na última reunião da ICAO, que é o órgão internacional de aviação civil, cujo conselho se reuniu em final de 2013, ele atualizou isso também porque eles tinham tido reunião em 2001. E só foram atualizar agora em 2013. Baseado nisso e em tudo que a ABAPAVAA já vivenciou, ela atualizou essas informações em algo muito breve para os senhores.

Nós entendemos – está tudo aqui no material que eu enviei ao Prof. Georges – a importância de o CBA contemplar uma norma, um artigo, um capítulo de assistência às famílias, porque nós consideramos o ideal que o Conselho recomende que a ICAO e referindo-se aos Estados:

- reafirme seu compromisso de assegurar que a assistência adequada suficiente é fornecida pelas aéreas às vítimas e suas famílias;

- estabelecer legislação, regulamentos ou políticas de assistência às famílias, planos para assegurar que os prestadores de assistência às famílias tenham recursos financeiros de pessoal, equipamentos e recursos;

- e que os sistemas estão disponíveis a curto prazo para fornecer assistência às vítimas de acidentes em aeronaves e seus familiares em tempo hábil;

- assegurar que seus planos de assistência familiar considerem os seguintes fatores: tipo de assistência à família a ser fornecido, quando deve ser fornecida assistência familiar, revisão periódica e exercício do plano, e a promulgação de legislação, regulamentos e/ou políticas necessárias para implementar o plano;

- com a coordenação eficaz e controle dos esforços para fornecer a assistência necessária às famílias;

- exigir que os operadores aéreos implementem planos de assistência às famílias, assegurar que esses planos são exercidos regularmente, supervisionados e auditados quando necessário;

- exigir que os operadores aeroportuários implementem planos de assistência às famílias, que podem ser parte de seu aeroporto num plano de emergência em coordenação com os operadores aéreos e assegurar que esses planos sejam exercidos regularmente, fiscalizados e auditados, se necessário.

O nosso projeto, na verdade, que encaminhamos ao Prof. Georges, é um complemento a IAC-200-1001 da Anac. Ela caminha, mas ela necessita realmente de atualização, dá para ficar bem melhor, e assistir bem melhor os familiares.

Só vou aqui agora terminar contando aos senhores uma experiência que eu vivi há alguns dias e que faz a gente pensar um pouquinho.

Estive num evento de empresários que vieram trazer as suas experiências em grandes empresas e um deles foi o Luciano Huck. E ele, quando começou a falar, disse assim: “Eu nasci duas vezes, no dia tal e renasci no dia 24 de maio deste ano.” Ele estava com a família, os filhos e sofreu aquele acidente.

E ele disse: “Nós precisamos parar para pensar porque a gente acha que acontece com a gente.” E ele deixou bem claro. Ali havia quase mil pessoas ouvindo ele, empresários e ele disse: “Não é porque vocês têm uma agenda cheia para amanhã, carregada de bons encontros, negócios que estão aí acontecendo, muito coisa desejada, que você não pode morrer hoje.”

Então, a gente precisa pensar nisso. Fica aqui uma família, fica aqui muita gente para ser assistida. Precisamos pensar seriamente nisso.

Obrigada, gente.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Passo a palavra ao Sr. Augusto.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA – O meu primeiro pedido seria para que o tempo que a Sandra usou não me seja debitado.

Muito bem. Vou explicar por que estou aqui. Não é para fazer nenhuma proposta ao código, ao contrário da Sandra que tem uma proposta pontual. A minha proposta poderia ser resumida no seguinte: que se cumpra o código, mesmo o antigo, enquanto está em vigor, e o novo, quando entrar em vigor. Na verdade, ao menos na aviação experimental, não está sendo cumprido código nenhum, nem o Código de Defesa do Consumidor nem o Código Brasileiro de Aeronáutica nem o Código Civil nem o Código Penal nem a Constituição.

Eu não sou advogado, eu sou médico, ex-médico, porque eu deixei para os cubanos agora, que é a vez deles, eu me aposentei. Então, estou aqui devido a uma tragédia familiar que aconteceu, mas não vim aqui falar sobre ela. Este ano eu perdi um filho com 19 anos, piloto privado e piloto esportivo, num acidente absolutamente estúpido e evitável, com esse tipo de aeronave aqui: uma aeronave anfíbia, categoria experimental. E

não foi um acidente, não é experimental, não é de construção amadora, mas é assim é enquadrado pela legislação atual. Esse meu filho só morreu porque nasceu no Brasil. O único país do mundo onde a aviação tomou uma proporção gigantesca, concorrendo, inclusive, ilegalmente e deslealmente, com a aviação certificada em condições precaríssimas, principalmente em termos de segurança.

Então, a ideia seria nos mudarmos do Brasil, como ratos abandonando o navio, afundarmos todos nisso ou nos unirmos para tentar mudar essa situação. Não somos contra a Anac – apesar de eu viver me batendo com o Roberto Honorato por aí – nem contra a fabricação de aeronaves leves, chamadas experimentais indevidamente ou de construção amadora, mais indevidamente ainda.

Também não estamos atrás de perseguir culpados ou de achar quem foi o culpado do acidente, essa é uma outra questão. Precisamos mudar essa situação.

Se conseguirmos salvar uma única vida, já terá algum sentido para o resto da nossa sobrevida. Estou falando aqui em nome da minha família.

Muito bem.

A composição dessa entidade, inclusive eu gostaria que constasse aqui que vou começar pelo ruim, vou começar xingando. Gostaria que constasse nos *Anais* o protesto da ABRAPAVAA quanto à ausência dos consumidores nesta entidade. Nós temos aqui 36% que representam o empresariado de vários níveis – não sou contra eles também –, os gestores e alguns técnicos e pilotos independentes, mas não aparece o consumidor. Isso vai ter que ser levado em conta em algum ponto, aqui ou nas audiências públicas, mas em algum lugar terá que ser ouvido o cliente.

A minha insistência aqui é de que a fabricação industrial de aeronaves leves está praticando uma concorrência desleal absurda, enquanto a Anac, o Código, enfim, o órgão regulador impõe rígidas normas para aviação geral e transporte comercial, fiscalização, burocracia, lentidão, os motores e peças aeronáuticas, custos altos e registros de acidentes, na aviação experimental não há nada disso, as regras são frouxas, quem fiscaliza o produto é o próprio fabricante, que é credenciado pela Anac como PCA – não há um fiscal externo – cheio de facilidades, agilidade nos processos, os motores e peças não têm que ser aeronáuticos, os custos são baixos e, para completar o círculo, o crime perfeito. Não são investigados nem sequer registrados os acidentes. Então, a impressão que o consumidor tem é a de uma aviação absolutamente segura e depois vou mostrar por quê.

O voo por conta e risco por si só já é uma ilegalidade, porque não pode existir um produto no comércio produzido industrialmente, em larga escala, em que o responsável pelo risco é o consumidor.

Então, está aí a questão. É só a aviação regular e a aviação geral que são responsabilizados civil e criminalmente. O consumidor acha que não tem que processar a empresa quando há defeito oculto, porque ele se baseia na cultura de que ninguém tem direito.

Então, essas aeronaves são chamadas às vezes de ultraleves, às vezes de experimentais, às vezes de construção amadora, mas não são nada disso, não são experimentais, são experimentadas há décadas; não são de construção amadora, a construção agora é industrial, não tenho nada contra isso também, acho até mais seguro que seja industrial, desde que seja fiscalizada; não são simples, são complexas como os jatos. Não é exagero meu, piloto automático acoplado no GPS com tela Efis, o “diabo”, só que tudo de terceira. Então, a sofisticação, em vez de melhorar a segurança, complica a segurança. Basta ter uma torre de celular perto de onde você está voando para o piloto automático ir atrás da torre em vez de ir atrás da proa.

Os preços são baixos, graças ao descumprimento de regras de segurança, sob a complacência das normas da Anac. Não são de uso recreativo, como preconizam as regras, são de uso executivo e está aqui o Código Brasileiro de Aeronáutica: “Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas.” Não há exceções. Ainda divide em militares e civis e as civis entre públicas e privadas e não há uma terceira categoria de aeronaves experimentais, como se fossem *drenes*.

O Código Brasileiro de Aeronáutica – o atual e o novo – é oriundo de uma lei. No entanto, as resoluções e instruções normativas da Anac muitas vezes regulam ao arrepio da legislação maior, tanto a Constituição, como o Código de Defesa do Consumidor, como o próprio Código Brasileiro de Aeronáutica.

Então, por exemplo: “Poderá a autoridade aeronáutica, em caráter excepcional, [excepcional significa que não é sempre] permitir o uso de componentes ainda não homologados [mas que estão em processo de homologação], desde que não seja comprometida a segurança de voo.” Vocês vão ver peça até de mangueira de jardim. A própria Anac reconhece que uma IS não pode criar novos requisitos ou contrariar requisitos estabelecidas numa RBAC ou em outro ato normativo, que dirá o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Aqui, volto a repetir, há uma norma da própria Anac, RBAC nº 1, Emenda nº 1, que diz que as aeronaves experimentais são aeronaves em processo de certificação – não são – para pesquisa e desenvolvimento – tam-

bém não são – construídas por amadores – igualmente não o são, para desporto e lazer. Claro que não, são aeronaves executivas fazendo táxi-aéreo, fazendo todo tipo de transporte pelo País afora.

Nos Estados Unidos há seis mil dessas aeronaves; no Brasil também. Só há uma diferença, nos Estados Unidos há dez vezes mais aeronaves gerais do que aqui, no geral. Lá há 200 mil. Então, esses 6 mil lá representam 3%; aqui representam 30% do total.

Aquele risco ali é da tela, não é nosso, está bem?

Então, tecnicamente são experimentais. Os experimentais são aeronaves, não são *drenes*. Eles transportam pessoas.

O que acontece? Com base no tal do “Voo por conta e risco”, a que a Anac obriga o fabricante, para benefício dele – acho que isso foi encomendado pelo próprio fabricante: “Coloque uma placa aí de que o voo é por conta e risco do usuário que aí ele não vem incomodar com responsabilidade civil, nem penal, nem nada.” Ficou fácil a vida. Aí, o consumidor só compara preço, só valoriza aparência e desempenho e o desempenho é melhor até que o das aeronaves certificadas, porque não deve ter redundância, não têm de cumprir normas de segurança, o consumidor se encanta com a sofisticação tecnológica e, desinformado, compra os experimentais tranquilamente. Inclusive, no nosso caso, o nosso experimental foi chamado de LSA – ou ALE, Light-Sport Aircraft e, na verdade, não há nenhum no Brasil ainda certificado, mas a propaganda enganosa o leva a crer que está entrando numa coisa absolutamente segura.

Veja, é interessante que a Anac coloca recomendações e lembretes quando se trata da aviação experimental. Eu não conheço uma norma oficial que não tenha que ser coercitiva, não sugestiva, deixando a critério do regulado o critério de obedecer ou não à norma. Então, quando se põe num lembrete o recomendável, esqueça, ninguém vai cumprir isso. Ainda coloca que na estrutura primária e sistemas críticos. E se não acontecer isso? O que acontece? Nada, é o usuário que morre.

Aí, está lá outra questão, que é a questão da porção maior. Agora, através do RBAC 21.191-a, caiu por terra isso. Antes, a porção maior tinha que ser construída por um amador, 51%. Sabe o que acontecia? O amador era constrangido a assinar um documento na fábrica confessando falsamente ter construído 51%.

(Soa a campanha.)

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA – Isso existe, é prática, eu tenho testemunha disso. Um teve até que ser fotografado com uma chave de fenda no motor para fingir que ele estava construindo ou consertando o motor. Depois caiu por terra – graças a Deus! – porque a indústria tem muito mais condições de, acredito, construir com segurança.

A lista de verificação é a única forma de fiscalizar uma aeronave. Essa lista está aqui: ou da lista de verificação, então esse critério, a fiscalização, a avaliação é feita por inspeções e/ou da lista de verificação. É uma listinha. Quem faz a lista? O fabricante e a Anac não tem perna, não tem estrutura para mandar toda hora em que sai um avião de uma fábrica dessas para ver se foi cumprido.

Esta é a questão que eu coloco aqui: quando você coloca “ou” e “pode ser”, tudo vai pelo caminho do mais fácil.

Então, continua essa história do experimental, vou passar rapidamente porque tenho imagens que falam mais do que essas palavras.

Vejam, as leniências da Anac: Sacrifica segurança para fins lucrativos, contrariando a IS Nº 21.191. A Anac chega a dizer que a produção pode ser feita por pessoa jurídica, desde que não haja fim lucrativo. Qual é a finalidade disso? É imoral o lucro? É melhor a indústria ter lucro, ter viabilidade e fazer uma coisa decente e segura. Por aí afora...

Ali há uma série de coisas que vela a pena ver melhor: Aceita declarações do próprio fabricante, aceita declarações falsas de consumidores, delega ao fabricante a prerrogativa pública de checar os pilotos...

Quer dizer, é uma delegação de poder e dever de polícia que cabe ao Estado, no meu entendimento, como cidadão. Não sou jurista, não sou advogado, nada.

Delega a uma Associação o poder de polícia de emitir habilitações. É como se o Detran, o Contran delegasse à autoescola, pior, ao fabricante dos automóveis a capacidade e o poder de emitir carteira de habilitação. Todo mundo aqui tem carteira, todo mundo sabe como é difícil tirar uma carteira.

A confusão é geral e não são aeronaves simples, são aeronaves complexas, com piloto automático, anfíbias, com trem retrátil, trem elétrico, *flap* elétrico. O que acontece? A Anac diz o seguinte... A Anac descumpre o Código Brasileiro de Aeronáutica... Não vamos bater no Roberto, porque ele não é culpado disso, acho que nem é do tempo dele. “Necessidade de um Certificado de Aeronavegabilidade. [...] toda aeronave somente poderá ser autorizada para o voo se a mesma possuir um Certificado de Aeronavegabilidade – CA válido”. Toda, não há exceção.

No entanto, a Anac dá Certificado de Autorização de Voo para equipamentos que não têm Certificados de Aeronavegabilidade, que é um requisito prévio ao de Autorização de Voo, que é o CAV.

Como próprio objetivo, a Anac nessa IS diz que é: “Fornecer informações e procedimentos para o processo de construção, operação e manutenção da aeronavegabilidade de aeronaves de construção amadora [...]”.

Como manutenção da aeronavegabilidade se declara que aquela aeronave não tem aeronavegabilidade? Vai manter o quê? Está parecendo a meta, não se tem meta e se dobra a meta. Isso é um absurdo! Isso é uma coisa até infantil. (*Risos.*)

A Anac descumpre até suas próprias normas. Colocou aqui “50 horas de voo”. Aí, ninguém cumpria, porque é difícil, dá prejuízo, vai haver desemprego, ameaça de todo mundo: “Ó, vai haver desemprego”. Aí, a Anac baixou para 40. Não adiantou nada. Eu comprei uma aeronave nova, zero quilômetro, com 9 horas, a outra com 13. Quem é o piloto de provas? O usuário, o consumidor final. Inclusive, está escrito aqui que os primeiros voos... “Realizando voos solo [...]”. O programa de ensaios em voo deve ser realizado por piloto habilitado [piloto de provas] [...] realizando voos solo.” O primeiro voo que eu fiz na aeronave foi junto com o instrutor. Eu já era piloto de tudo, eu só não voo vassoura, só minha esposa que voa.

O que mais?

Então, a Anac descumpre também seus próprios programas. Há um programa lá chamado Programa de Segurança Operacional Específico (PSOE), que fala, inclusive, que a diretoria e as gerências gerais e regionais e superintendências são responsáveis pelo gerenciamento de riscos à segurança e pela “mitigação e controle de riscos identificados no contexto interno e externo à Anac”. Cada vez em que se fala com a Anac sobre segurança, dizem: “Não, isso não é conosco isso é com o Cenipa”. Mas também não atende às recomendações do Cenipa. A Anac ignora as recomendações do Cenipa.

(*Soa a campanha.*)

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA – Nós temos aqui o Gusman, que está aqui representando a Asipaer, que é justamente para aproximar um pouco – não é, Gusman – a Anac das recomendações da Asipaer. Espero que tenha sucesso!

A missão da Anac: garantir a todos a segurança e a excelência da aviação civil.

A visão: segurança e desenvolvimento – segurança não é o objetivo da Anac, isso é coisa para o Cenipa fazer.

Está lá como principal acionista a sociedade, o fim público, a ética e a transparência e a meritocracia. Eu nunca vi nada disso acontecendo, muito pouco.

E aí, quando batemos na Anac ou vamos lá cobrar, etc. e tal, dizem: “Não, mas a agência reguladora tem um poder discricionário”. Só que um poder discricionário não pode atropelar um poder maior, o poder da Constituição, do Código Civil, enfim, do Código do próprio CBA. Aqui tenho vários pareceres de juristas sobre isso, devem ser do conhecimento dos senhores: Alexandre Aragão, Patrícia Sampaio, Maria Sylvia di Pietro, Celso Antônio Bandeira de Mello, Hely Lopes Meirelles, são nomes bem conhecidos de quem trabalha nessa área, Carvalho Filho, Alexandrino e Paulo, enfim, colocando que nenhuma discricionariedade pode atropelar a lei.

Olha o que diz este expediente da Anac, cita o art. 114 do Código Brasileiro de Aeronáutica: “Certificado de Autorização de Voo [a única coisa que o falso experimental tem]. Esse documento certifica a aeronavegabilidade de uma aeronave experimental.” Então, não precisamos nem do Certificado de Aeronavegabilidade, esse documento já certifica.

Aí, a Anac obriga o fabricante – coitadinho – a botar lá que o voo é por conta e risco porque essa aeronave não satisfaz o requisito. Afinal, não satisfaz só para efeitos de isentar a Anac e o fabricante da responsabilidade? Onde fica o consumidor nisso? Não pode. Então, a pergunta é: pode haver um Certificado de Autorização de Voo sem o Certificado de Aeronavegabilidade? Primeiro que não precisa, porque ele satisfaz. O Certificado de Autorização de Voo já preenche a necessidade de aeronavegabilidade, está escrito ali.

Não pode, mas a Anac emite o CAV sem o CA. É tão popular isso aí, tão de conhecimento público que está num *site* de perguntas e respostas da Anac.

[...] a vistoria técnica [...] equivale à conclusão do processo H3, junto à GGCP (Gerência Geral de Certificação de Produtos Aeronáuticos). Após a aprovação do projeto, haverá inclusão do parecer da GGCP favorável à aeronavegabilidade [...], o que possibilitará a emissão do CAV. [...] ao ser requerido [...] um pedido de emissão de CAV [...], este não poderá ser concluído até que o outro processo na GGCP seja aprovado [...].

Então, há duas possibilidades aqui: ou há um parecer da GGCP favorável à aeronavegabilidade e a Anac ignora dizendo que a aeronave não é aeronavegável e emite Certificado de Autorização de Voo ou não há um parecer da GGCP favorável. A Anac, aí, emite o Certificado de Autorização de Voo. Então, de duas uma: ou há e

ela não emite para se eximir e eximir a indústria ou não há e ela está ilegalmente concedendo uma autorização de voo para quem não voa. A Anac não cumpre até seu próprio Regimento Interno.

Art. 104 do Regimento da Anac: “O processo decisório da ANAC obedecerá aos princípios da legalidade, impessoalidade, [...], moralidade e publicidade, assegurado o direito ao contraditório [...]”

Lembram que no almoço eu estava falando sobre o direito ao contraditório? Não sou advogado, mas gosto muito de contraditar. Uma audiência pública da qual você participa por *e-mail* não pode ser chamada de audiência nem de pública, porque ela não tem o direito à palavra e o direito ao contraditório. Assim que são decididas essas facilidades que foram dadas à indústria experimental, falsamente experimental.

Há um descumprimento da Anac das próprias normas: RBHA 91, que já foi para trás: “Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil, a menos que ela esteja em condições aeronavegáveis.” Não há exceção a esse item.

Por tudo isso, a fabricação de aeronaves “amadoras/experimentais” – seja qual for o nome ou apelido, porque ela não é nada disso, as regras e deveres só vão para o consumidor, os riscos também.

Este é o acidente a que me refiro e que me levou a descobrir isso. Eu não sou um consumidor hipossuficiente, eu sou piloto há 42 anos, de experimental eu atravessei o País já. Mesmo assim engoli essa porcaria e pus meu filho par voar e para morrer. Por quê? Porque a propaganda enganosa nos faz acreditar que é uma maravilha. Quando sai no relatório do Cenipa, ficamos mais convencidos ainda, porque só houve dois acidentes de 2005 a 2014. Falei agora com o Coronel Fernando, do Cenipa, ele disse: “Pois é, a gente não tem como fiscalizar isso.” Tudo bem, que o Cenipa não publique. Mas publicar uma coisa dessas dá a falsa impressão de que estamos mais seguros num ultraleve do que num elevador, num navio ou num trem.

Chamo a atenção dos senhores que aqui estão se dedicando a criar o novo Código Brasileiro de Aeronáutica – muitos aqui representam interesses legítimos dentro da aviação, se não fosse esse interesse, não existiria aviação –, a concorrência desleal que está sendo praticada é impressionante. Olhe a plaqueta ali: “Esta aeronave não satisfaz os requisitos de aeronavegabilidade.[Ué, então não pode voar!]. Voo por conta e risco próprios.”

Esse aviso é igual ao do supermercado que coloca: “Não nos responsabilizamos por objetos de valor deixados no veículo.” Não passa em nenhum tribunal de primeira instância isso. Então, não tem por que continuar essa ilegalidade que induz ao consumidor a ideia de que ele não tem o direito. Isso já é uma ilegalidade à parte, porque já está induzindo uma falsa crença de que o consumidor não tem direitos.

Veja, só a aviação experimental não é responsabilizada civil e criminalmente pelos acidentes: aviação comercial, táxi-aéreo, aviação executiva, todas são responsáveis, menos essa.

Vamos alinhar aqui rapidamente quatro das dezenas de causas...

(Soa a campanha.)

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA – ... que produziram esse acidente. Primeiro, a fábrica descumpriu um boletim mandatário com alerta de risco de morte para cumprimento imediato antes do próximo voo. A fábrica não cumpriu. Aí colocou no manual que cumpriu. Então, não é só um crime omissivo, como dizem os advogados. Existe um crime ativo, com dolo.

A aeronave é instável. No projeto dela, quem é engenheiro aeronáutico pode analisar comigo, a instabilidade é total. Depois eu mostro um pouco, superficialmente.

O manual manda, para terem uma ideia, quem é piloto aqui, corrigir parafuso trazendo o manche para o peito, cabrando. Não é preciso ser piloto, basta ser passageiro para dizer que essa é a melhor forma... Como diz aquele Koch, que é autor de um livro, o Coronel Koch, o único resultado de manter o manche para trás num parafuso é manter o estol e manter o parafuso até chegar ao chão. Foi exatamente isso que aconteceu com o meu filho.

Está aí o menino. Olhem o que o matou: esse cisco que está na palma da mão. A foto não fui eu que tirei. Isso aí quem tirou foi o DCTA, foi o Cenipa. Depois de eu muito implorar, eu consegui que o Cenipa fosse lá e eles detectaram aqui, no *banjo bolt*, nessa bifurcação, que essa mangueira aqui – não foi cumprido o boletim para trocá-la, para substituí-la – soltou esse pedaço, esse pedaço veio aqui e entupiu o carburador. Olhem bem o quanto vale uma vida: um fragmento de borracha.

Então, essas décadas de absoluta anomia na aviação leve, a não investigação dos acidentes, as vítimas convencidas do “por conta e risco” criaram uma convicção de impunidade por parte da indústria. Eles acham, de fato, que a responsabilidade e o risco é do consumidor.

De onde veio esse cisco? Está aqui o boletim: *replacement of the pressure side fuel hose* requerido antes do próximo voo. Risco de injúria fatal, risco de morte. Esse é o boletim.

E aqui está o manual cumprido durante a fabricação da aeronave. É um crime isso aí. Não tem outro nome. Não é uma omissão, não foi esquecimento, não foi nada. Foi para economizar o que esqueceram. “Não, a gente põe aí que cumpriu e fica por isso mesmo”. E a gente põe o filho da gente aí para voar nisso!

Aqui está o motor. Esse número de motor aqui é o motor envolvido. Fui à Rotax, e eles falaram: “Mas a gente não mandou um boletim para o senhor também como consumidor porque esse motor não está registrado, a fábrica não registrou para quem ela vendeu o motor”. Porque normalmente a Rotax manda um boletim para o fabricante, outro para o proprietário e outro para a oficina que dá manutenção. Mas ela precisa saber disso e também não foi feito.

Aqui está a aeronave. Aqui está o erro de projeto dela. O motor fica em cima. Ele gera, quando está tração, um momento de picada e empurra o avião para baixo. Aí a cauda faz o quê? Contraria isso no momento de cabrada. E ele voa estável. Mas quando para o motor, o que acontece com ele? A cauda continua trabalhando, cabrando. E o motor para de picar. Resultado: ele estola no quinto segundo, no quinto segundo depois da parada do motor. Mal dá tempo de você reagir. Você não pode pensar em olhar velocímetro nem olhar nada. E eles não põem buzina de estol também. Então, dependendo da condição em que você está, num ângulo de subida muito agudo, você não enxerga se você está a 90 graus, ou a 50, ou a 30, porque você não vê o horizonte. O horizonte já ficou lá para baixo com 10 graus. Você já perdeu o horizonte. Então, não há nenhuma indicação de que você está estolando.

Eu vou pular essa questão, porque eu já notifiquei autoridades da Anac sobre isso e não aconteceu nada. Só que é o seguinte: 1.154 motores estão atingidos por esse boletim. Não é esse motor que matou meu filho. São 1.154 motores. E a aeronave, a média de ocupantes dentro da aeronave experimental é de 1,5 sempre, se o piloto está com passageiro ou não. Com passageiro ou não, a média dá 1,5. Então, você pode multiplicar aqui por 1,5. E não adianta nada alertar a Anac.

Nessa questão aqui da concorrência desleal, eu cito a Constituição, art. 170. Resultado disso: é um gigante oculto e sem controle, matando impunemente.

Tem 6,3 mil registros no RAB. Não é pequena essa aviação.

Já desde 2011 o *Estadão* publicava uma denúncia: aparelhos estavam utilizando até peça usada, havia essa farra.

E aqui mostro o seguinte: nos anos de 2010, 2011, 2012, do que produziram, no RAB, 53% das aeronaves registradas foram experimentais. Então, aqui, TTP e TPX estão perdendo para a experimental. Está na hora de todo mundo pensar: esperem aí, esse negócio é grande.

O que acontece? A Anac oficializa esse protecionismo à indústria transformadora em falsas audiências públicas, porque o convite é assim: a quem interessar possa, está aberto o convite para participar desse processo de audiência pública por meio da apresentação à Anac, por escrito, do comentário, que incluía dados, sugestões, o escambau a quatro. Quer dizer, como eu posso debater ou discordar por *e-mail*? Não vai ter contrapartida. A resposta vai ser dada depois da reunião.

Aqui estão os representantes de uma entidade criada que se chama Organização Brasileira para o Desenvolvimento da Certificação Aeronáutica. Essa entidade aqui é de fabricante de experimental, de ultraleve, de aeronaves leves e de construídas por amadores. É tudo a mesma coisa. É para dar um verniz de participação de vários setores da sociedade civil organizada, como sendo representadas nessa audiência pública. É tudo mentira. São os mesmos interessados que fazem o que bem entendem aqui na reuniãozinha. E a Anac, está escrito aqui em cima, esteve presente como ouvinte a todas as reuniões. Que tal? Nem direito à palavra teve a Anac nessa coisa. Então, essa questão contraria, inclusive, a Lei 9.784, porque tem que haver debate em audiência pública.

Aqui há alguns pareceres sobre isso, de juristas. Não vou nem...

Agora vou falar sobre as liberalidades que foram criadas aqui. “Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para voo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade”. Depois eu mostro aqui as 40 horas, no lugar das 50 horas.

Na verdade, quem testa é o consumidor.

Há aqui até uma coisa absurda, que é o 5.1.4, da 21.191, que diz que o construtor amador pode ser uma pessoa jurídica, desde que tenha por objetivo a aquisição de conhecimentos e não haja fins lucrativos. Parece que foi um petista que fez isso aí. Não é nada disso. Não é para fins de aquisição de conhecimento, nem nada disso.

Agora, vejam o escândalo dessa norma, ou melhor, dessa concessão para o descumprimento da norma. Então, a questão da fabricação da aeronave por indústria já ficou autorizada, coisa com a qual concordo, acho até que é melhor. Agora, a segunda, a segunda regra de transição foi estabelecida pelo §21, e permite que empresas brasileiras fabriquem aeronaves enquadradas na definição de aeronave leve esportiva, que é a LSA, sonho de consumo do mundo inteiro, sem a necessidade de cumprir com as normas consensuais aplicáveis por cinco anos. Então, nós podemos chamar qualquer dessas cadeiras de LSA. Não têm que cumprir norma nenhuma, as normas consensuais aplicáveis – não são as que não são aplicáveis ou que são semiaplicáveis, são as aplicáveis. Então, qualquer Objeto Voador Não Identificado pode ser chamado de ALE.

Aqui há mais coisa. A preocupação da Anac com o bolso dos fabricante, a contrapartida de construir no Brasil. Aí, com a troca disso, a Anac fala o seguinte: “Para permitir o fluxo de caixa necessário ao fabricante para o investimento no processo de certificação de tipo...” Vocês que são empresários já viram uma norma tão bondosa assim no ramo de vocês? Nunca vi um órgão público regulador me estender a mão desse jeito, dizer: “Olha, você está com problema de caixa...”

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Sr. Augusto, *permissa venia*, o senhor poderia concluir, porque, inclusive, várias pessoas aqui têm voos e precisam se ausentar. Por favor.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA – Sim, eu vou abreviar. Inclusive, todo mundo tem o texto escrito.

Aqui eu faço uma comparação dos automóveis experimentais com os aviões experimentais. Temos aqui um automóvel experimental e um aviãozinho experimental. Automóvel experimental só podem fabricar três por ano, tem que ter *airbag*, tem que ter ABS, tem que cumprir todas as normas modernas. Não é assim: faça de qualquer jeito, sem cumprir as normas consensualmente aceitas. Aqui está uma comparação dos automóveis experimentais com os aviões experimentais, mais ou menos na mesma linha do que com a avião certificada.

Eu vou mostrar aqui agora o seguinte: como faz para você voar um anfíbio? Depende. Você tem carteira de anfíbio? Não. Então eles se registram no RAB sem qualquer habilitação exigida. Você pode usar qualquer uma: PLA, PC, PP, pode ser o que for. Só 34% das aeronaves desse fabricante, que são aeronaves anfíbias, são registradas no RAB como anfíbias, exigindo carteira de anfíbio. É fácil. Então, se o senhor vai lá comprar uma aeronave, perguntam: “Qual é a carteira que o senhor tem?” É a PP. Pronto. Ponha aqui PP MNTE, monomotor. Pronto. Resolvido. Aí, quem é que treina e checka os alunos? O próprio instrutor da fábrica. Se ele tiver uma falha na instrução, jamais vai descobrir.

Quem dá a carteira? Uma entidade associativa dos usuários. Não é um Detran que vai lá. Não há isso na versão experimental. Resultado: ela delega um poder/dever de polícia, que está aqui na Lei 9.784, vedada a renúncia total ou parcial de competência, salvo autorização em lei. Não há nenhuma lei.

Aí, o que acontece? Está aqui o manche para trás. Olhem a instrução para sair do parafuso! Está aqui o Coronel Aviador Sérgio Koch dizendo: “Cabrar durante um parafuso só tem uma finalidade que é a de garantir que a aeronave nunca saia do parafuso – ela só vai parar de girar quando atingir o solo”. A Anac exige o parafuso aqui, só quando possível. Olhem: “Voos em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré-estol, estol completo e parafuso quando possível”.

Quer dizer que sai piloto sem saber estol, sem saber sair de parafuso, sem nunca ter feito um pré-estol, o que assusta o aluno. Já vi caso de aluno desistir de curso e a escola perder dinheiro porque atreveu-se a fazer uma perda, o aluno se assustou e disse: “Quero meu dinheiro de volta, porque aviação não combina comigo; eu não sabia que tinha isso”. Vomitou, fez o diabo. Então, aqui eu estou...

Aí há só um dispositivo da Anac, que é o RBAC 23, que cria aqui, no 23.221, a exigência de parafuso para toda categoria normal, toda aeronave de categoria normal. Só que faz isso em inglês. Isso é inconstitucional, porque a Constituição prevê que a Língua Portuguesa é o idioma oficial. E já há julgados aqui sobre isso. Foi cancelada a norma porque estava em inglês. E eu não sou obrigado a saber inglês, eu estou no Brasil.

Aqui são alguns acidentes só desse fabricante só em um ano. Alguns deles, esses aqui principalmente – um, dois e três – são parafuso chato. É só olhar a asa, quem é investigador aeronáutico, e vai ver que não há rastro para trás. Aqui há rastro do paraquedas balístico. Não adiantou nada. Morreram os dois. Aqui a grama está intacta. Esse negócio caiu assim como uma pedra. No resto, todo mundo aí ou alguém morreu.

Aí vem o Cenipa e publica esta estatística aqui: 1 acidente de experimental e 1 acidente de ultraleve, 208 de helicóptero, 975 de aviões, ou seja, vamos todos abandonar essas linhas aéreas, jogar fora essa passagem e pegar ultraleve para ir a São Paulo e não sei onde, todo mundo.

Quem investiga acidente experimental é a polícia. A polícia não sabe nada disso. Então, está parecendo aquela história lá do Sherlock Holmes. Perguntaram para ele: “Como seria se o senhor cometesse um crime? Como seria? Qual seria o resultado de uma investigação?” Ele respondeu: “Não, ninguém saberia sequer que foi cometido um crime.” É mais ou menos isto: é um crime perfeito, porque lá no fim o Cenipa não investiga e aí ninguém sabe que há mortes. Não morre ninguém na aviação experimental.

Aqui você vai ver mais ou menos que, só porque liguei o *strobo*, três ponteiros foram para a faixa vermelha. Se eu estou numa decolagem e acredito nessa porcaria dessa RPM de 10.000, sendo que o motor explode com 8.000, eu vou reduzir o manete e vou cair em frente. Por quê? Porque a instalação eletrônica é precária.

Esse aqui foi em voo. Olhem como é feita a mangueira. Isso aqui é a mangueira que trás ar para o tubo de Pitot. Então, o tubo de Pitot está informando aqui uma velocidade de 32 milhas e o GPS está com 104. A tela TAS fez a conta e descobriu que nós estávamos com um tufão vindo do Nordeste com 54 nós, ou 100km/h. Era um dia azul, bonito, não tinha nada disso. Como é que você vai planejar um voo desse jeito?

Aqui está o projeto que a fábrica mandou ao mecânico para instalar uma bomba auxiliar. Olhem a qualidade do diagrama eletrônico de instalação! Por isso que dá aquelas zebras, aquelas interferências ali. Eu briguei, bati o pé e exigi que viesse coisa melhor. Daí eles passaram a limpo e aí que foi usado esse projeto.

Essa aqui é a gasolina tirada do ultraleve, gasolina azul. Essa gasolina azul quando sai das mangueiras sai dessa cor aqui. Aí o engenheiro Carlos Vasconcelos, lá do DCTA, me falou: “Olha, ponha esse pedaço de mangueira dentro da garrafa e me mostre daqui a uns dias”. Mostrei para ele. Disse: “Está aprovado”.

Essa é a torneira que segura o lastro. Esse avião só voa equilibrado se tiver um lastro de 25 litros de água no nariz. Mas essa torneira fica no lado do passageiro, no pé. E a marca dela? Vocês estão vendo aqui a marca, bonitinha, a patinha do tigre? Essa é a peça aeronáutica ou não aeronáutica, um sistema essencial. É um sistema crítico, porque se vazar essa água lá do nariz você não percebe.

A bomba de porão só liga no automático com 13 litros e você, com 4 litros, se desequilibra, estola e entra em parafuso e morre. Olhem bem as margens que tem. Então, aqui é a instalação da bomba de porão. O manual manda a instalar a 30cm, aí eles instalam a 16cm; manda colocar um sifão, eles não colocam. E aqui está o resultado da entrada de água no casco.

A água migra para a popa, porque avião anfíbio tem popa, é igual barraco, migra aqui para a popa; não é a cauda, a cauda está aqui. A popa está aqui, a popa do casco. Aí produz esse estol aqui que matou dois em Veranópolis, um lugar desses.

Esse aqui é o envelope de segurança dessa aeronave. Nessa faixa verde de 25 litros do lastro, combinando todas as coisas, você vai ter apenas 8,4% das situações seguras, o restante do envelope todo é inseguro e você não descobre quando vaza a água.

Agora vejam como é feita essa certificação da aeronave: primeiro, usa o logotipo da Anac, o fabricante usa o logotipo da Anac. Isso é uma ilegalidade. Não pode um cidadão, um fabricante, um particular usar logotipo de um órgão público. Diz que é amador, construída por amador, só que é uma indústria.

Aí novamente usa o logotipo, assina como PCA (Profissional Credenciado em Aeronavegabilidade). A Anac cadastrou fabricante como profissional para fiscalizar o produto dele mesmo? Onde isso, gente?

Aí há aqui várias das coisas em que não vale a pena nem perder tempo. Está aí inspetor, que é o mesmo fabricante, com o logotipo da Anac. E aí é interessante: o fabricante, como é inspetor, diz que a aeronave que ele fabrica é aeronavegável, sim. Daí a Anac diz que não e ainda obriga a colocar aquela placa...

(Soa a campanha.)

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA – Está chegando ao fim.

Ele inclusive reconhece aqui, num documento do Sebrae e da Confederação Nacional da Indústria, olhem bem a frase: “Alguns desses ensaios puderam ser realizados por meio de simulações em *software* de modelagem 3D, que foram aceitas pela agência certificadora sem necessidade de teste real com a aeronave. Que tal? Vamos fabricar aeronaves experimentais. A gente manda *e-mail* com arquivos em sei lá o quê e faz voar. Até o burro do Schreck voa nessas condições.

Aqui está o fulano de tal, eu não estou citando o nome porque a minha questão não é ir atrás do nome, mas atrás do absurdo. No Crea de São Paulo, o que ele é? Não sei se dá para ler aqui: um engenheiro mecânico. O dono da fábrica, que assina como engenheiro aeronáutico, e a Anac reconhece e ainda o credencia como fiscal dele mesmo, aqui, ele se apresenta até em inglês: *Aeronautical Engineer Degree*, quer dizer, graduado em Aeronáutica, em Engenharia Aeronáutica. Não é que ele fez uma pós, não. Está aqui: engenheiro aeronáutico.

Aqui, dessa vez ele mandou para a Anac e não pôs engenheiro aeronáutico, pôs a assinatura de um outro caboclo. Esse caboclo se anuncia como engenheiro mecânico. Aí eu fui ao Crea e descobri que ele não é engenheiro mecânico. Ele foi engenheiro civil. E faz 21 anos que o registro dele está suspenso por falta de pagamento. Não cometeu nenhum crime, mas não estão nem aí com esse troço de ter Crea. Que nada! É tudo levado desse jeito. Na cópia que vem para o usuário do mesmo documento, vem: engenheiro aeronáutico. Ali escapou uma, que foi para a Anac como engenheiro aeronáutico. Mas ele geralmente toma cuidado para ninguém na Anac descobrir. Então, aí é a mesma coisa.

Agora, aí estão mais umas mentirinhas aqui do tipo: tem três tanques e aqui tem um marcador para cada tanque. É o que consta no manual da aeronave. Deve a Anac ter engolido essa lista de verificação. Na verdade, só tem uma sonda em um dos tanques, no tanque menor, que é chamado de tanque de glissagem, e só no pescocinho dele para medir, por vasos comunicantes, a quantidade de combustível existente na asa. Vaso comunicante funciona parado. Agora, na hora em que você voa, inclina, vira, não é possível. Resultado: aqui está um exemplo, o tanque inclinado e o tubinho aqui marcando cheio e você está com o tanque planetário. Aí você cai na metade da viagem.

Aqui a autonomia de 10:1, autonomia, não: razão de planar de 10:1. Eu tomei essa medida, capei o motor e desci com 7:1. Então, se você acha que vai pousar lá, não. Você vai pousar aqui, embaixo. Você vai pousar na sombra. Eles dizem que a autonomia é de 800km e, em alguns lugares, de 1.000km. Eu nunca consegui fazer mais do que 400km com essa aeronave. Nunca. Nem uma vez.

Essa aqui é a foto mais crítica do acidente. Aqui está o corpo do meu filho. Ele foi esmagado pela asa e pelo motor, por quê? Fuselagem de carbono Kevlar, mas não é; é de fibra de vidro. A fibra de vidro é dez vezes mais barata, dez vezes mais pesada e dez vezes menos resistente do que a fibra de carbono. Então, está previsto que tem que ter 18 G qualquer estrutura atrás do piloto, tem que aguentar o impacto de 18 G. A caixa-preta desse avião, porque tem, registrou 2,9 G. O meu filho não precisava ter morrido. Podia ter se machucado, mas não precisava ter morrido.

Aqui um algoritmo de segurança que eu fiz que vale a pena, depois, a gente comentar. Essa é a última tela, a última tela. Coloque o Excel ali, meu filho, só para fazer um exercício, agora, de saideira, prometo que é saideira. Aqui eu fiz o seguinte: eu peguei nove etapas de um diagrama de *reason*. Por exemplo, você pergunta: o projeto é de um engenheiro aeronáutico? Se sim, vamos fazer de conta que uma aeronave tem 100% de segurança nesse quesito; se não, nós vamos degradar aqui. Quanto que a gente degrada? Vinte por cento, vamos dizer. Esse número, lógico, é aleatório. A fiscal, além do próprio fabricante, se é que dá para chamar fabricante de fiscal: se sim, é 100%; se não, eu tirei só 10%. O motor e as peças são aeronáuticas? Não. São 20% de quebra na qualidade, na segurança. O boletim mandatório “No Go”, é cumprido? Não. Tirem aí 25%. Se o boletim não é cumprido, o piloto é informado? São 30%, porque aí você perde a chance de cumprir.

Vou precisar da sua ajuda, meu filho, para baixar essa tela, porque esse *mouse* aqui é muito arisco.

Então, está lá: a aeronave é estável? Não. Tirei 10%. O manual informa que ela é instável? Não, não informa. Tirei mais 15%. O manual orienta como sanar essas instabilidades? Não. E o treinamento informa? Também não. Resultado: nós tivemos uma perda conjugada, combinada, de 83% na segurança, ficamos só com 17%. Então, de cada 100 viagens, 83 caem e 17 chegam ao destino.

Era isso.

Obrigado.

Eu gostaria que lessem essa apostila ilustrada, que é a edição em quadrinhos do estudo que eu fiz nesses onze meses, desde janeiro, que é uma apostila de 293 páginas altamente indigesta, já obriguei o Kerlington a ler, não sei se ele leu, mas dei uma apostila para ele. Se alguém estiver interessado, eu posso fornecer. Meu e-mail está em um adesivo na contracapa desse documento.

Muito obrigado.

Desculpem-me por ter me delongado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bem, senhores, o Dr. Augusto foi apresentado a mim pelo Senador Vicentinho. Nós nos conhecemos lá, durante uma reunião no Senado, e, como se diz, então foi feito um pedido e obviamente nós dissemos: olha, nós temos respeito para com as associações que possam trazer contribuições que possam ser aproveitadas, sendo que o nosso momento político aqui é extremamente restrito. Enfim, eu acho que a apresentação aqui foi interessante, as propostas constarão na tabela, aquilo que foi colocado.

Tudo bem, eu sei, Roberto, que o senhor vai falar, apesar do horário, apesar de ser quase 17 horas e muitos aqui terem os voos que estão pré-agendados.

Obviamente o Dr. Augusto passou muito o tempo. Mas, como se diz, então, pergunto se alguém tem alguma consideração a ser feita, além do Honorato.

Então, vamos encerrar essa questão com o Marcus e com o Geraldo. Tudo bem?

Honorato, por favor.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Obrigado, Presidente.

Bem, em primeiro lugar, como já falei, a gente se reuniu alguns meses atrás. A gente lamenta muito a perda do seu filho. Enfim, nós trabalhamos para a segurança, para que acidentes não aconteçam, mas, enfim, temos que analisar com calma as causas do acidente, o que aconteceu, os ajustes que têm que ser feitos. Depois, agradeço a entrega do material aqui. A gente já tinha conversado, mas, oficialmente, é a primeira vez que a gente recebe um material que nos permite averiguar algumas questões que o senhor coloca, que envolvem responsabilidades tanto do operador quanto do fabricante.

Os processos, eles são preparados para que se façam registrar algumas questões importantes de consciência, de ciência da pessoa que está atuando ali.

Os processos são preparados para que se façam registrar algumas questões importantes de consciência, de ciência da pessoa que está atuando ali.

Em relação aos aspectos técnicos e fatores contribuintes do acidente, em especial o acidente que levou à fatalidade do seu filho, como o senhor disse que tem uma investigação no Cenipa, o ideal é que a gente aguarde a investigação do Cenipa para realmente entender na totalidade quais foram os fatores contribuintes.

Eu não vou falar... Tem várias críticas que o senhor colocou ali. Com alguns aspectos eu concordo, nós já conversamos. Sobre alguns outros eu já lhe expliquei algumas vezes, mas infelizmente, acho que o senhor não chegou a considerar.

Tem várias afirmações que o senhor coloca ali, vários trechos de documentos, de regulamentos, de instruções, de procedimentos que são levadas isoladamente e não trazem a verdade, na conclusão que o senhor está chegando. Isso tudo a gente vai poder agora, com esse material que o senhor nos entregou, oficialmente explicar, embora eu já tenha lhe falado vários aspectos desse.

Eu queria só me remeter a essa exposição aqui e associá-la a outra exposição que foi feita aqui há quatro semanas, eu acho. Quem tratou de ir foi a aviação experimental. E lá naquela ocasião, a gente estava discutindo aqui que este trabalho da Comissão tem que promover a melhoria da segurança, etc, etc.

Acho que esse foi o consenso, depois de uma discussão que a gente teve aqui. E na época foi levantado que o número de empresas que atuavam nesse ramo diminuiu bastante, etc. Mas, enfim, a agência, desde 2012, percebeu que houve um desvirtuamento da construção amadora.

A aeronave que o senhor possuía, que se acidentou, era uma aeronave de construção amadora. E todo mundo que está envolvido nesse processo sabe que é uma construção amadora: quem fabrica, quem se responsabiliza; o engenheiro que se responsabiliza sabe que é uma construção amadora. Enfim, o senhor citou aqui declarações falsas dos próprios compradores. Enfim, todo processo é feito para o senhor ter ciência daquilo em que se está envolvendo.

A gente sabe que na aviação todo mundo sabe o risco de aviação experimental. Não se pode comparar nível de risco de uma aeronave, aviação experimental que eu disse e estou falando de construção amadora, frente a uma aeronave certificada.

Então, desde 2012... Em 2008, a gente iniciou um trabalho para tentar acertar isso aí. Vem um histórico desde a década de 90, pelo que consta, em que os ultraleves começaram a ser produzidos, e a agência, à época, entendeu que seria importante formalizar a indústria que está ali por trás. Isso por si só já é um desvirtuamento do propósito da construção amadora.

Em cima disso a gente foi. O senhor citou aqui algumas regras. Embora não tenha – infelizmente – mostrado, qual o contexto que se considera. Mas houve uma restrição para as emendas que montam ou que produzem aeronaves de construção amadora. A gente está vivendo um momento de regra de transição. Essa regra de transição tem como foco a categoria de aeronave leve esportiva, que tem um nível de segurança melhorado, uma vez que existe uma regra que é uma norma consensual, que o senhor seguiu aqui e disse.

Além disso, alguns outros fabricantes... A Anac criou um programa que se chama iBR2020. O senhor, ali, um comentário negativo, mas a ideia dele é que essas empresas se preparem para certificar. Que elas consigam ter um nível técnico suficiente para que possam se certificar.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA – O comentário é positivo. A única coisa que falta é ser verdade. Isso não acontece. A Anac pode estar com a melhor das intenções, mas o pessoal está subvertendo essas coisas.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Se o senhor verificar, o iBR2020 visa a que essas empresas em 2020 alcancem o nível técnico para certificarem uma aeronave. E quando se certifica...

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA – E até lá, Roberto? Até lá?

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Até lá somente as empresas que estão nesse programa podem cadastrar construção amadora. Somente essas empresas.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA – Certo, mas elas têm direito de mentir para você, consumidor, que aquilo é um LSA?

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Não, Dr. Augusto.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA – Mas foi assim que eu comprei.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Vamos deixar o Roberto fazer as colocações dele, por favor.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Enfim, se a gente for verificar, o iBR2020 tem esse ponto como meta, por isso teve aquela redução do número de empresas, quando há quatro semanas atrás as pessoas ficaram... O Sr. Tércio até perguntou como é isso, como isso acontece. É porque, na verdade, está havendo um movimento do Estado sobre essa atividade, restringindo algumas regras que existiam um tempo atrás.

Com relação a propagandas enganosas, o senhor trouxe alguns exemplos e depois me encaminhou por *e-mail*. E também um regulamento da Anac, agora, recentemente, foi criado para tornar uma violação aos requisitos da Anac – e ela pode atuar mais fortemente em termos de coercitivos –, que coloca que induzir através de

propagandas – em relação a produtos aeronáuticos –, levar ao erro o comprador ou mesmo a agência, ou seja, induzir pessoas ao erro através de propagandas é uma violação ao regulamento. Isso, recentemente, foi feito.

Com base naquela reunião que a gente teve, foi publicado um boletim especial de aeronavegabilidade alertando os operadores e os construtores de aeronaves – construção amadora – sobre... Na verdade, ele até cita o Ocidente, mas no geral, a construção por amadores pode utilizar componentes não certificados. Isso é o art. 67 § 2º desse código atual, não do que a gente está reformando. Não é a nossa proposta.

O código resguarda a construção amadora. E é algo bastante importante e útil para um País que tem indústria de aviação. Então, nós incentivamos – o senhor até citou ali – e recomendamos que se utilizem produtos aeronáuticos. Em construção amadora, dadas as limitações operacionais, que são pesadas, pelo menos em regulamento é pesado, tudo pode ser experimental, mas nós recomendamos, incentivamos as pessoas a utilizarem produtos aeronáuticos certificados, porque quando se utilizam esses produtos, que é o caso do motor da aeronave, você conta com publicações e um controle muito maior.

Então, não é que... Não dá para a gente pegar esse exemplo e generalizar, mas quem tem aeronave experimental que conta com produtos certificados, tem uma fonte importante de informação para aumentar o nível de segurança.

Bem, acho que de forma geral são esses os aspectos. Enfim, o material que o senhor passou aqui para todos nós eu vou encaminhar dentro da agência como uma denúncia e vamos tratar. Realmente, não é a primeira vez que a gente recebe.

O.k. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Deixe-me passar a palavra para o Marcos.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA (*Fora do microfone.*) – Dê-me só um instante para esclarecer uma questão.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Se o senhor for muito breve, por favor.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA (*Fora do microfone.*) – Bem breve.

O SR. GEORGES DE MOURA FERREIRA – Porque 17 horas, realmente...

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA – Eu mesmo tenho o avião.

O senhor falou várias vezes, Sr. Roberto, sobre construção amadora. Inclusive chegou, numa mesma frase, a colocar indústria de construção amadora. A Anac não percebe o contrassenso disso não? Ou é industrial a produção ou é amadora. O que não dá é para ter uma produção industrial sob regras amadoras.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Como eu disse, é exatamente este ponto que a Anac entende que é um desvirtuamento do propósito de construção amadora.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA – Certo. Ah, sim!

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Iniciou medidas em 2008 e está em regra de transição para que isso não exista mais. O que a gente espera depois do programa iBR2020? Ou que a empresa certifique o seu produto ou a gente tem a construção amadora na sua essência, como existe.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA – E os que morrerem até lá?

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Espero que não aconteça acidente.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA – Não! Está acontecendo.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Eu realmente espero que cada um, cada ente...

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA – Eu também espero.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – ...nesse sistema seja responsável por uma parcela operacional na fabricação, e tudo o mais.

Uma coisa é o sistema, outra coisa são mentiras ditas, vistas grossas.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA – Propaganda enganosa.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO – Muitas vezes o operador faz vista grossa sobre uma aeronave que é de construção amadora, que tem um propósito experimental. Todos sabem que tem um nível de segurança menor por conta do valor dela, que é muito menor do que uma nave certificada.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA – Não, não. O valor não determina segurança, o que determina segurança é você comprar uma aeronave LSA, como eu comprei. *Light Sport Aircraft*. Comprei uma LSA e não recebi isso...

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dr. Augusto, vou passar a palavra ao Marcus. Roberto, obrigado.

Vamos passar, porque realmente já estouramos o nosso horário. Não queremos fazer desfeita da presença do senhor, mas...

Dr. Marcus, por favor.

O SR. MARCUS VINÍCIUS RAMALHO DE OLIVEIRA – Tentarei ser bem breve. Só alguns esclarecimentos.

Eu concordo com que o código – e isso já foi colocado tanto pela apresentação do Celso quanto pelo Honorato e pelo próprio Sr. Augusto – está desatualizado em relação à tipificação para aeronaves experimentais. Ele considera hoje como aeronave experimental somente aquela construída por amadores. A gente já discutiu isso aqui anteriormente.

Existem propósitos necessários a aeronaves experimentais entre aqueles, por exemplo, citados no eslaide 13, colocado pelo Sr. Augusto. São propostas que a gente já discutiu. Estão presentes hoje na regulação infra-legal, que são propósitos para aeronaves experimentais, além da construção amadora. E são necessários, sim.

Em relação às aeronaves experimentais do eslaide 20, que o senhor colocou, que fala sobre a necessidade do certificado geral de aeronavegabilidade... O certificado geral de aeronavegabilidade deve ser entendido um pouco mais amplo do que o certificado geral de aeronavegabilidade padrão. Existe a previsão, no código, no próprio art. 20, em que salvo permissão especial, uma aeronave não poderá voar sem o certificado geral de aeronavegabilidade. Concordo. E o certificado geral de aeronavegabilidade especial vem regular justamente essas permissões especiais, quais sejam: o AEV, o próprio CAVE (Certificado de Autorização de Voo Experimental), e UAV.

Continuando, no eslaide 30, o senhor cita o CAV, mas creio que esse certificado já não existe mais dentro da nossa legislação, certo?

E, finalmente, em relação ao PCA da pessoa credenciada para aeronavegabilidade, eu só queria pontuar que a pessoa, o profissional credenciado de aeronavegabilidade é uma pessoa física e não uma pessoa jurídica. Então, não exatamente... Pode estar associado ao fabricante, mas a relação é pessoa física: CPF com a Anac. Não existe pessoa jurídica no que diz respeito a PCA, pelo menos na figura do Brasil.

Então, foram alguns esclarecimentos. Não entrei no mérito das discussões, mas creio que existe uma necessidade de rediscutirmos, sim, aeronaves experimentais, tanto no que já foi colocado nesta Comissão anteriormente quanto nos propósitos previstos no código e também em relação ao mercado e às necessidades do mercado brasileiro.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA – Só um minutinho. A questão de ser pessoa física não vem ao caso, porque existe o conflito de interesses evidente. Quem fabrica não pode fiscalizar o seu próprio produto. Ele pode fabricar como pessoa jurídica e fiscalizar como pessoa física? Não há tribunal que vá aceitar isso.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Dr. Geraldo, por favor, encerrando as inscrições.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA – Presidente, eu preciso de 20 segundos de relógio pequeno, por favor.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Vinte segundos de relógio pequeno.

O SR. AUGUSTO FONSECA DA COSTA – Por favor.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Bom, tudo bem. Qualquer coisa, a Inframérica pede para parar um aviãozinho.

Dr. Geraldo, por favor.

O SR. GERALDO VIEIRA – Para mim, que sou advogado e não tenho os detalhes da questão da certificação aeronáutica, eu tento entender porque esse tipo de situação ocorre dentro do que se trata aqui. E eu cheguei à conclusão de que pelo menos o nome induz ao raciocínio, porque o que é experimental, é experimental. Eu não sei se a expressão é bem ou mal utilizada, mas é uma expressão tradicional no direito aeronáutico, e antiga, não é?

O que eu percebo aqui é como é que pode um indivíduo construir uma aeronave de forma experimental, como o atual código admite? Monta do jeito que quer montar. No caso do acidente do seu filho, utilizando até tubo PVC. É uma coisa bem artesanal. Mas até aí eu entendo. O que não entendo é que esse indivíduo possa pegar essa aeronave experimental, ir ao mercado, replicá-la quinhentas vezes e vender para quinhentas pessoas diferentes, ou quinhentas famílias diferentes, ou quinhentos jovens diferentes!

Pareceu-me que uma aeronave experimental seja um projeto experimental a ela, e que se você constrói a segunda unidade em substituição à primeira, e destrói a primeira, a segunda é experimental até que você atinja o grau de evolução que seja satisfatório.

O que eu não entendo aqui, como cidadão e advogado, é que a legislação permita que o indivíduo construa uma aeronave experimental e repique mil, duas, três, quatro, cinco mil vezes, vá ao mercado e ofereça isso com uma facilidade de se identificar um engenheiro civil – na realidade não é um engenheiro mecânico ou um engenheiro aeronáutico –, que a agência aceite que essa aeronave vá para o mercado e voe; dá um certificado de autorização de voo e tudo resolvido.

Eu não creio que esse tipo de negócio, esse tipo de iniciativa contribua para o desenvolvimento tecnológico. O indivíduo vende algo dizendo que é de fibra de carbono e na realidade é de PVC, é o negócio de kevlar. Enfim.

Eu acho que há essa falha no código. Ele só tem dois ou três artigos dedicados a isso aí. Esse tipo de situação deveria ser coibida. Fico pensando por que acontece. Acho que por duas razões. Aí são duas questões ligadas a política de Estado; como o Estado se organiza, como interage com a sociedade e o que oferece em troca.

O Estado, para certificar um produto aeronáutico ou acompanhar a certificação, cobra muito caro. O nosso colega esteve aqui conosco e disse que tem um produto lá que a taxa que ele gastaria seria R\$800 mil; ou R\$8 mil, e isso aumentou para R\$800 mil. Por outro lado, tem a questão da demora nas certificações. E depois, tem a questão tributária envolvida, porque o indivíduo que constrói uma aeronave não experimental está sujeito a um regime tributário, bem como a indústria dele, a fábrica dele ou o quintal dele de montagem, e a outras exigências adicionais. Daí eu vejo a concorrência desleal com relação a uma fábrica que se instala, percorre toda essa *via crucis* para chegar, ao final, em uma aeronave que tenha o mínimo de confiabilidade de colocar isso no comércio.

Creio que do ponto de vista constitucional, do Código do Consumidor, do que for, esse tipo de situação que ocorreu com o senhor não poderia ter acontecido. E não precisa ter grandes recursos ou grande inteligência para perceber que isso é uma fraude.

Eu também vejo que muitas dessas aeronaves... Há um caso de um conhecido meu que tem uma RV, que tem o mesmo padrão de desempenho de uma aeronave Cirrus, mas no mercado é oferecida por cinco vezes menos o preço, ou oito vezes, ou dez vezes menos o preço.

Então, é dever, sim, da Comissão, no nosso caso, olhar bem para isso, fazer uma disciplina em nível legal, não mais regulamentar, porque o problema é sério e nós temos que saber... que pelo menos o consumidor saiba o que está comprando. Exatamente o que ele está comprando.

Eu creio que é um assunto grave em que a Comissão deve se aprofundar um pouco. A agência, que é o órgão regulador, tem maior interesse e está tomando as providências. As pessoas lá são responsáveis e têm a mesma preocupação que nós temos. Então devemos resolver em nível da lei mesmo. Talvez, no futuro, não seja necessária uma lei tratando disso. Mas no momento, parece que é.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Senhores, por conta e risco da navegação, nós temos aqui duas inscrições extraordinárias. A primeira é do segundo Vice-Presidente. Não posso negar, então. *Hors concours*. O nosso mais antigo. Então, pediu vinte segundos. Depois, Ricardo Bernardi, para fazer as considerações finais, lembrando que todos nós... Inclusive, eu tenho compromisso aqui no Senado. Então, vamos, por favor, ver se conseguimos encerrar.

Eu sei que o assunto é interessante, é instigante. O trabalho que o Dr. Augusto fez foi espetacular. Em cima de uma tragédia. Espero que isso ensine muitas coisas que se possa realmente promover a vida e a aviação. Mas, infelizmente, nós temos o tempo. Então, além disso, à disposição dos senhores.

Dr. Tercio.

(Texto com revisão.)

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Muito obrigado pelos vinte minutos. Ah, eu esqueci. O relógio é maior um pouquinho do que eu pensei.

Eu gostaria de parabenizar a apresentação do senhor. Lamento a perda que aconteceu. Mas foi extremamente importante a maneira como foi colocado o assunto duro, difícil, mas extremamente atualizado com aquilo que acontece hoje no nosso País.

Recordo-me que quando houve a apresentação do engenheiro Celso, eu fiz algumas colocações, dentre elas sobre o volume de acidentes que ocorrem. E o Coronel Fernando confirmou realmente o que o senhor disse aqui, que há o registro de dois acidentes dentro do que aconteceu, o que reputo que acontece também nesse aspecto, nessa área; estupros que não são registrados em delegacias de polícia; assassinatos que não são registrados em delegacias de polícia e ficam ao bel prazer da autoridade onde aconteceu de apurar aquilo.

Se nós verificarmos que a polícia de um modo geral não tem o menor conhecimento do que se refere à infraestrutura aeronáutica, ela não tem condições de detalhar realmente aquilo que acontece.

Sr. Presidente e senhores membros desta Comissão, eu gostaria de deixar aqui registrado mais uma vez uma grande preocupação que tenho não só sobre esse assunto, quando foi mencionado aqui pelo Engenheiro Celso, mas quero voltar ao registro de outro assunto que realmente acredito que tenha que preocupar as autoridades brasileiras e principalmente esta Comissão, no que se refere aos *drenes*.

Hoje nós não temos nenhuma legislação a respeito e esse é um pano preto que existe, porque não sabemos se quem vai operar é menor, não sabemos se existe algum tipo de certificado exigido para quem vai operar, não sabemos a que altura voa, não sabemos qual o seu alcance, não sabemos se vai operar em cidade, não sabemos absolutamente nada.

Então, esse é o momento e quero deixar registrada a minha preocupação com relação aos dois pontos: primeiro, a aviação experimental, e em segundo lugar com relação aos *drenes*, porque são duas coisas que realmente devem preocupar qualquer tipo de nação, mas em especial a brasileira, que gosta muito dessas coisas mais fáceis de se conduzir e mais participativas com criança, com recreação, etc.

Muito obrigado.

Um abraço ao senhor pela sua apresentação.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – De fato, quero ver como farão as *drone* vias. Como isso vai ser regulado dentro das cidades.

Dr. Ricardo, por favor.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – A Infraero não vai ter isso aí.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Com certeza.

O SR. RICARDO BERNARDI – O meu comentário é muito rápido. Eu gostaria de parabenizar o Dr. Augusto. Realmente foi muito importante a sua apresentação. Eu concordo em gênero, número e grau com tudo o que foi dito pelo Dr. Geraldo. Gostaria só de acrescentar... Talvez repetir e acrescentar. Repetir o fato de que uma aeronave experimental deve ser licenciada para voo como experimento, em favor de quem está experimentando. Portanto, é completamente incompatível a industrialização desse tipo de aeronave com a certificação ou ausência de certificação. E o segundo comentário é que é importante, que existe outra ponta desse processo todo para a qual temos de prestar atenção aqui, que é o procedimento de certificação de aeronaves, porque a complexidade e a burocracia nesse procedimento incentivam a indústria paralela. Então, se não trabalharmos o segundo aspecto, não resolveremos o primeiro. Ainda que possamos passar uma lei protetiva, a questão é fática: há que se trabalhar na segunda ponta.

Esse é o comentário que eu gostaria de fazer.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Quero lembrar apenas que inclusive existem projetos de lei, aqui dentro do Senado, que mexem nas TFACs em relação à Anac, porque, por exemplo, certificação de alguns produtos eram 895 mil. Parece que teve agora uma reapreciação do preço. Subiu um pouco.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – O aumento de setenta e poucos por cento para certificação dos produtos. Por exemplo, para a própria questão tem um projeto de lei, aqui dentro do Senado, que para se certificar um balão é R\$891 mil. Agora, também estamos tentando verificar se fica R\$30 mil. Isso foi feito à época da lei da Anac. Quer dizer, hoje, os atuais operadores da Anac realmente não têm nada a ver com isso. Têm que obedecer a lei.

Agora, se a sociedade realmente não age para buscar essa desburocratização, se não coloca isso em debate, nós não vamos chegar a um parâmetro mais civilizado.

Assim, senhores, nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos e declaro encerrada a reunião, convidando-os para a próxima, a ser realizada no dia 16 de novembro, às 10 horas.

Agradeço mais uma vez a presença do Sr. Augusto Fonseca da Costa, que fez colocações importantes para a Nação; da Sr^a Sandra Assali, essa guerreira que tem trabalhado bastante em prol da aviação... *(Pausa.)*

Pois não, Honorato. Pode falar.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Georges de Moura Ferreira) – Então, está bom.

Agradeço àqueles que permaneceram até aqui. E até a próxima reunião.

Obrigado.

(Iniciada às 10 horas e 55 minutos, a reunião é suspensa às 12 horas e 47 minutos, reaberta às 14 horas e 34 minutos e encerrada às 17 horas e 14 minutos.)

Georges de Moura Ferreira

Presidente

Fale com o Senado
0800 61 2211

