



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

DIÁRIO DO SENADO FEDERAL

ANO LXXI SUP. "D" AO Nº 87 SEXTA-FEIRA, 17 DE JUNHO DE 2016

SECRETARIA-GERAL DA MESA

2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 55ª LEGISLATURA

ATA DE COMISSÕES TEMPORÁRIAS DO CONGRESSO NACIONAL

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 Angela Portela (PT-RR)

4ª Secretária

SUPLENTES DE SECRETÁRIO

1º - Senador Sérgio Petecão (PSD-AC)

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

3º - Senador Elmano Férrer (PTB-PI)

4º - Vago

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 CONGRESSO NACIONAL

1.1 – COMISSÃO MISTA DESTINADA A PROFERIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 705/2015	
Ata da 2ª Reunião, realizada em 29 de março de 2016.....	4
1.2 – COMISSÃO MISTA DESTINADA A PROFERIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714/2016	
Ata da 2ª Reunião, realizada em 17 de maio de 2016.....	24
Ata da 3ª Reunião, realizada em 24 de maio de 2016.....	38
1.3 – COMISSÃO MISTA DESTINADA A PROFERIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 718/2016	
Ata da 1ª Reunião, realizada em 30 e 31 de março de 2016.....	61

ATA DA 2ª REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 705, DE 2015, PUBLICADA EM 28 DE DEZEMBRO DE 2015, QUE “ALTERA A LEI Nº 12.722, DE 3 DE OUTUBRO DE 2012, QUE DISPÕE SOBRE O APOIO FINANCEIRO DA UNIÃO AOS MUNICÍPIOS E AO DISTRITO FEDERAL PARA AMPLIAÇÃO DA OFERTA DA EDUCAÇÃO INFANTIL”, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 55ª LEGISLATURA, REALIZADA NO DIA 29 DE MARÇO DE 2016, NO SENADO FEDERAL.

Às quatorze horas e trinta e sete minutos do dia vinte e nove de março de dois mil e dezesseis, no Plenário número seis da Ala Senador Nilo Coelho, sob a Presidência da Senhora Senadora Marta Suplicy, reúne-se a Comissão Mista da Medida Provisória nº 705, de 2015, com a presença dos Senadores Fátima Bezerra, José Pimentel, Humberto Costa, Marta Suplicy, Flexa Ribeiro e Vanessa Grazziotin; e dos Deputados Celso Jacob, Josi Nunes, Rogério Marinho, Pedro Uczai e Carmen Zanotto. Registra presença a Deputada Benedita da Silva, parlamentar não membro da Comissão. Deixam de comparecer os demais membros. Havendo número regimental, a Presidência declara aberta a presente Reunião e convida para assento à Mesa e exposição os seguintes participantes: Tereza Campello, Ministra de Estado do Desenvolvimento Social e Combate à Fome; Rita de Cássia de Freitas Coelho, Coordenadora-Geral de Educação Infantil da Secretaria de Educação Básica do Ministério da Educação; Manuelina Martins Cabral, Vice-Presidente da União Nacional dos Dirigentes Municipais de Educação; e Marcelo Beltrão, Segundo-Secretário da Confederação Nacional dos Municípios. Às quinze horas e treze minutos assume a Presidência o Senador José Pimentel. Às quinze horas e vinte minutos assume a Presidência o Deputado Pedro Uczai. Às quinze horas e cinquenta e sete minutos retorna à Presidência a Senadora Marta Suplicy. Ao término das exposições, faz uso da palavra o Relator, Deputado Rogério Marinho. Fazem uso da palavra os seguintes Parlamentares: Senadora Fátima Bezerra, Senador José Pimentel e Deputado Pedro Uczai. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a Reunião às dezesseis horas e quarenta e oito minutos, lavrando eu, Rodrigo Ribeiro Bedritichuk, Secretário da Comissão, a presente Ata, que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhora Presidente, Senadora Marta Suplicy, e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

Senadora MARTA SUP LIC Y
Presidente

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) – Havendo número regimental, declaro aberta a 2ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 705, de 2015.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública para debater a matéria.

Convido, para assento à mesa, os seguintes convidados: Ministra de Estado do Desenvolvimento Social e Combate à Fome, Srª Tereza Campello; Rita de Cássia de Freitas Coelho, Coordenadora Geral de Educação Infantil da Secretaria de Educação Básica do MEC, em substituição ao FNDE; Srª Manuelina Martins Cabral, Vice-Presidente da União Nacional dos Dirigentes Municipais de Educação (Undime); e Sr. Marcelo Beltrão, Segundo Secretário da Confederação Nacional dos Municípios (CNM). E o Deputado Rogério Marinho, que é o Relator. Por favor, tomem seus assentos.

Esta audiência pública será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. As pessoas que tenham interesse em participar com comentários ou perguntas podem fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania – o link é bit.ly/audienciainterativa – e do Alô Senado, através do número 0800 612211.

De acordo com o art. 94, incisos II e III, do Regimento Interno do Senado Federal, combinado com o art. 256 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a Presidência adotará as seguintes normas: o convidado fará sua exposição por 15 minutos e em seguida abriremos a fase de interpelação pelos Srs. Parlamentares inscritos. A palavra aos Srs. Parlamentares será concedida na ordem de inscrição.

Vamos começar abrindo a lista de participantes da audiência pública.

Concedo a palavra à Ministra Tereza Campello, Ministra de Estado do Desenvolvimento Social e Combate à Fome, lembrando que esta é a 2ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 705, publicada em 28 de dezembro de 2015, que “altera a Lei nº 12.722, de 3 de outubro de 2012, que dispõe sobre o apoio financeiro da União aos Municípios e ao Distrito Federal para ampliação da oferta da educação infantil”.

Com a palavra, por quinze minutos, a Ministra Tereza Campello.

A SRª TEREZA CAMP ELLO – Boa tarde a todos. Senadora Marta Suplicy, obrigada pelo convite e pela oportunidade.

Quero cumprimentar o Relator da Comissão Mista da Medida Provisória nº 705, Deputado Rogério Marinho; a Srª Rita de Cássia Coelho, Coordenadora Geral de Educação Infantil, nossa parceira nas ações do Brasil

Carinhoso, do MEC; a Sr^a Manuelina Martins Cabral, Vice-Presidente da União Nacional dos Dirigentes Municipais de Educação (Undime).

Quando construímos a agenda do Brasil Carinhoso, a Undime foi uma das parceiras na construção e na elaboração dessa proposta. Portanto, é muito importante, também neste momento de debate e aperfeiçoamento, a gente poder contar com essa parceria.

E cumprimento o Sr. Marcelo Beltrão, 2º Secretário da Confederação Nacional dos Municípios.

Cumprimento também o Senador Pimentel, parceiro querido. Agradeço, mais uma vez, Senador, a oportunidade de podermos fazer essa discussão.

Eu tive a oportunidade, hoje de manhã, de ter uma reunião com o Relator para iniciarmos tratativas, ir-mos aperfeiçoando e fazendo uma discussão em parceria com o Parlamento. Então, abrimos boas perspectivas para avançarmos e aperfeiçoarmos mais ainda a medida provisória.

Eu queria pedir... Tem um microfone que eu pudesse apresentar dali, de repente? Ou ficar em pé? Tem? Eu tenho mania de professora e fica mais fácil falar usando...

(Intervenção fora do microfone.)

A SR^a TEREZA CAMPELLO – É? Vou ser bem rápida, então. *(Pausa.)*

Vou falando daqui, enquanto chega, para a gente não...

Bom; avançamos muito na agenda da primeira infância no Brasil. O Brasil Carinhoso foi lançado em 2012, com uma preocupação de garantir não só políticas para a primeira infância, mas principalmente de reduzir a desigualdade em educação. De lá para cá, várias ações vieram sendo construídas.

Recentemente, tivemos a aprovação, aqui no Parlamento brasileiro, do Estatuto da Primeira Infância, que também consolida e avança muito o conjunto das nossas agendas.

Quando a gente fala em desigualdade no Brasil e olha para qualquer aspecto, a primeira infância, as crianças de zero a seis anos são diretamente impactadas. Eu vou mostrar rapidamente uma primeira informação, porque o Brasil Carinhoso atua em várias frentes.

Por exemplo, acesso a medicamentos. Com o Farmácia Popular, nós passamos a distribuir medicamentos para asma, de graça, para as crianças. Estamos distribuindo hoje vitamina A para as crianças, junto com as campanhas de vacinação.

Parte dessas ações já se tornaram políticas continuadas. O pessoal nem lembra mais que foram ações criadas dentro do Brasil Carinhoso. Felizmente já estão incorporadas como políticas públicas.

Vou mostrar rapidamente uma informação que mostra essa questão da desigualdade, que é um gráfico bastante conhecido. Quando a gente olha a pobreza e a extrema pobreza por faixa de renda – é um material conhecido, mas é importante relembrarmos –, verificamos que a pobreza se concentrava e continua ainda se concentrando entre as crianças.

Então, quando olhamos a faixa de zero a cinco anos, vemos que, no início de 2004, tínhamos quase 14% das crianças, no Brasil, extremamente pobres. Quando olhamos os idosos, temos menos de 1%. Por quê? Porque o Brasil já tinha conseguido construir uma rede de proteção importante que chegava aos idosos, conseguia contemplar os adultos, mas deixava descobertas as crianças.

Quando a gente olha o conjunto de políticas garantindo a melhoria de renda para as crianças, observa-se que conseguimos avançar muito. Saímos de um patamar de 14% para 5%, pelos dados da PNAD. Quando olhamos dados administrativos, a gente vê que esses dados são ainda melhores, porque é difícil apurar dados com relação a essa faixa de renda com o impacto que gostaríamos.

Tem muita gente que fala assim: “Não, isso é extrema pobreza, porque é o Bolsa Família; quando a gente olha, a pobreza não caiu tanto”. Aí vamos olhar a pobreza. Quando observamos 2004, quase 36,5% das crianças de zero a seis anos eram pobres, segundo dados das Nações Unidas, e tinha-se menos de 5% dos idosos. Há também uma redução bastante importante, mas ainda temos muito a fazer.

Quando discutíamos o Brasil, dizíamos o quê? Não podemos falar só de renda, temos que falar do conjunto das políticas públicas. E quando olhamos o acesso à educação, em especial acesso à creche de zero a três anos, vemos que o Brasil vem conseguindo avançar muito no aumento de matrículas para creche, ano a ano. Então, olhando desde o início do ano 2000, há um aumento importante do número de vagas e, portanto, de crianças dentro de creches e da escola. Aqui é importante ver que essa inflexão acontece exatamente quando criamos o Fundeb, lembrando que o Governo Federal financiava principalmente o ensino fundamental, mas não existiam recursos regulares para educação infantil.

Com o Fundeb, em 2006, a gente passou a ter também o financiamento federal para educação infantil e continuamos numa taxa ascendente de ampliação de vagas e de acesso. Só que quando a gente olha esses

dados, temos a impressão de que aumentou para todo mundo. Aí vamos mais uma vez dar olhada nos dados da PNAD e ver como é a cobertura.

Em 2012, fazendo um recorte de 2012, quando criamos o Brasil Carinhoso, pegando os 20% mais ricos da população, as crianças de zero a três anos, 41% estavam em creche. E quando olhamos os 20% mais pobres, apenas 12%... Quando se olha a média nacional, temos em torno de 23%, 24%, 25%. Mas há uma disparidade muito grande.

O que buscamos com a política instituída pelo Brasil Carinhoso para ampliação do acesso à creche para as crianças mais pobres? Não inverter isso, mas garantir que tivéssemos um aumento das vagas e uma inclusão crescente de crianças, mas que as crianças pobres também tivessem acesso a essa ampliação. Ou seja, que a gente reduzisse esse *gap*, reduzisse essa desigualdade!

Portanto, o ideal seria chegarmos dos 12% aos 40%, ou pelo menos chegar na média nacional, que seria em torno de 24%. Então, o que a política procurava? Não estabelecer que só as crianças mais pobres teriam acesso, mas que queríamos estimular que nesse processo de ampliação as crianças pobres fossem incluídas. E com isso a gente desenvolveu vários mecanismos de ampliação de acesso a políticas públicas. Eles foram muito diferenciados.

No caso da educação, a gente achou que seria muito mais adequado... Ao invés de fazer uma legislação dizendo que iria priorizar as crianças do Bolsa Família, achamos mais adequado, na oportunidade, estabelecer um estímulo financeiro. Foi esse o debate que tivemos na oportunidade, garantindo que os Municípios que ampliassem as vagas para as crianças pobres do Bolsa Família tivessem esse estímulo financeiro.

Então, o Brasil Carinhoso foi criado para quê? Não para financiar a educação, mas para reduzir a desigualdade em acesso à educação entre os mais pobres e os mais ricos. Portanto, ampliar as oportunidades para as nossas crianças.

Então, essa é uma principal questão. E, com isso, acho que esse gráfico é o mais interessante, porque mostra que, quando a gente foca na política pública, quando a gente claramente constrói uma política direcionada a um determinado objetivo, consegue-se alterar um *status quo*.

Vejam só, quando pegamos os dados administrativos do MEC, cruzamos o banco de dados do Bolsa Família com o Censo Escolar do MEC. Observamos o quê? Que em 2011, 13,9% das crianças do Bolsa Família estavam em creche. Então, esse é um dado administrativo, não é PNAD, é o cruzamento dos dados do Bolsa Família com o Censo Escolar.

Quando a gente criou o Brasil Carinhoso, olhem como conseguimos ampliar o acesso. Então, se contamos aqui não só creche, mas também educação infantil... Tem aquela criança que está na virada dos três para os quatro anos, faz aniversário em setembro, outubro, portanto acaba entrando na educação infantil e não está em creche, que são 77 mil. Quando a gente inclui educação infantil e creche, saímos de um patamar de 14% para um patamar de quase 24%, num período tão curto.

Obviamente, isso tem a ver com ampliação do número de vagas que tivemos com o Proinfância, mas tem muito a ver com termos criado esse estímulo dizendo para os prefeitos incluírem também as crianças mais pobres; buscarem garantir que essas crianças também tenham acesso a essa ampliação do número de vagas que estamos tendo no Brasil.

Então, esses dados dão conta do sucesso da política, da construção dessa ação, mas verificamos também... Essa é uma política muito recente. A gente implantou em 2012. Portanto, estamos falando e olhando três anos de execução da política. Nenhuma política pública permite uma avaliação completa num período tão curto, mas já conseguimos observar duas grandes questões que nos preocupam. Por isso, essa tentativa e esse esforço de continuar aperfeiçoando a política pública do Brasil Carinhoso.

O que observamos? Não obstante ter aumentado muito o número de vagas, quando olhamos a cobertura, o número absoluto passa de 482, em creche, para 755. Somando aqui, a gente passa para mais de 840 mil vagas. Ou seja, crianças do Bolsa Família tendo acesso à educação, quando olhamos o aumento de 56% de acesso à educação infantil; mas quanto ao percentual de Municípios que vem ampliando, continuamos tendo uma questão importante.

Antes de mostrar os dados, comento que a gente já vem aperfeiçoando a política. A ideia agora é dar mais um salto. Mas quando começamos o Brasil Carinhoso, em 2012, iniciamos o processo, Senadora, sugerindo que os Municípios aderissem à política. Então, a gente abriu um edital dizendo: "Município, inscreva-se para acessar os recursos do Brasil Carinhoso". E o que a gente acabou observando? Que uma parte grande dos Municípios não conseguiu nem acessar a política. Em torno de 900 Municípios se inscreveram dizendo: "Eu quero entrar no Brasil Carinhoso". E a gente acabou se dando conta, conhecendo tanta política pública, de que os Municípios têm dificuldade. A maior parte dos pequenos Municípios sequer consegue entrar nos *sites*.

Você tem dificuldade de se inscrever, você tem dificuldade de conhecer; o gestor na área de educação muitas vezes não consegue ter informação, às vezes não consegue nem ter um computador, não consegue ter uma linha poderosa suficiente.

Então, nós tomamos a decisão, a partir de 2013, de não esperar que o prefeito, a prefeitura ou o secretário de educação aderissem ao Brasil Carinhoso. Nós passamos a cruzar os dados de crianças do Bolsa Família no Censo Escolar do ano anterior e automaticamente repassamos recursos para o Município, premiando aqueles Municípios que estavam incluindo crianças. Esse já foi um esforço de ampliar o acesso.

O que nos interessava? Estimular os prefeitos e não reduzir o nosso gasto. Estaríamos com gasto muito menor se continuássemos naquela política automática esperando a adesão do Município.

Então, a gente vem tendo um pequeno aumento.

(Soa a campanha.)

A SRª TEREZA CAMPELLO – A gente observa – desculpa, gente, eu já termino –, em 2015, ano passado, um aumento muito grande, só que os dados, mesmo que mostrem um esforço continuado dos Municípios, não estão revelando uma coisa que nos preocupou muito, ou seja, primeiro, que uma parte grande dos Municípios não aumentou nada; Segundo, que algo em torno de 930 Municípios reduziu o número de vagas para crianças pobres.

Então, nós tivemos um repasse de recursos em 2013 e 2014, e os Municípios aumentaram a desigualdade em educação. E isso nos cria um problema. Por quê? Porque a legislação foi criada para reduzir a desigualdade. Se o Município amplia a desigualdade, ele não poderia ser premiado. Isso nos cria até um problema administrativo para nós, gestores, que estamos ordenando essa despesa. Então, esse é um problema que foi verificado e que queremos, agora, corrigir com a medida provisória.

Um segundo dado que também nos chama a atenção e que muito nos preocupa – e o Relator, hoje pela manhã, colocava também essa preocupação – é que parcela dos recursos que vimos repassando estão parados nas contas dos Municípios. Só para se ter uma ideia: nós repassamos, em outubro de 2014, R\$765 milhões e, em outubro do ano passado, nós tínhamos R\$476 milhões ainda não gastos. Alguns Municípios estavam com dinheiro parado há mais de um ano, ou seja, haviam recebido o repasse de 2013/2014 e não gastaram nada.

Então, primeiramente, há um problema grave, porque esse recurso tem que chegar às crianças, e o recurso repassado não é obrigatório para usar com aquela criança pobre. O Município pode usar com educação infantil, para o conjunto das crianças. Quer dizer, a preocupação que levantamos é a seguinte: esse dinheiro que não foi gasto não adianta eu querer gastá-lo duas vezes neste ano. É uma criança que, provavelmente, até já saiu da creche; é uma fralda que eu não comprei; é uma alimentação que eu não forneci. Esse dinheiro é um dinheiro livre; portanto, ele pode ser gasto com pessoal, com fralda, com medicamento, com sabonete... Quer dizer, se eu não comprei o sabonete, não adianta eu comprar dois sabonetes agora, no ano que vem. Então, esse dinheiro está parado.

Nós estamos, no Ministério do Desenvolvimento Social, desenvolvendo essa política não de economizar, mas de induzir os Municípios a gastar. A mesma coisa nós estamos fazendo com o dinheiro da Assistência Social, ou seja, não tem cabimento recurso para políticas continuadas ficar parado. Então, nós estamos propondo mecanismos que permitam que nós possamos otimizar o uso do dinheiro. Se o Município gastar, ótimo; se não gastar, nós queremos descontar dos repasses. Essa, a nossa proposta, e a medida provisória faz exatamente isso.

Só detalhando: a medida provisória busca estimular o aumento do percentual de crianças do Bolsa Família ao longo dos anos, buscando que todas elas consigam cumprir o Plano Nacional de Educação; beneficiar aqueles Municípios que se esforçaram para combater a desigualdade; e garantir que, de fato, o dinheiro seja investido na primeira infância.

O decreto que já está operando na medida provisória – o decreto em vigor atualmente – estabeleceu que, para 2015 e para 2016, que nós já estamos trabalhando com um estoque, ou seja, não há como eu mudar a realidade de 2014/2015; o que havia de crianças na escola em 2015 já havia – está certo? Então, o que olhemos 2015 e só privilegiemos, só premieemos aqueles Municípios que, de fato, reduziram a desigualdade em educação; e, portanto, não se repasse recursos aos Municípios que descumpriram aquilo que pactuaram conosco; ou que aqueles Municípios com alta cobertura continuem recebendo os recursos.

Segundo, para 2017 em diante, o decreto já estabelece que tenhamos o aumento como critério de elegibilidade, ou seja, se o Município aumentou, ele é elegível para receber os recursos; porém, que os recursos sejam repassados de acordo com metas que vão ser pactuadas, para que, assim, nós possamos cumprir o Plano Nacional de Educação. E sobre isso nós já vimos conversando com o Ministério da Educação e queremos conversar também aqui com o Congresso e com a Undime, para que nós possamos, para 2017, ter metas que nos ajudem a construir uma rota que nos ajude a reduzir as desigualdades.

E, no caso do saldo, também já está funcionando a ideia de descontar o saldo. Há duas formas de garantirmos que esse recurso seja efetivamente usado...

(Soa a campanha.)

A SRª TEREZA CAMPELLO – ... uma é pedir que ele retorne, o que geraria uma burocracia enorme; e a outra é descontar nos repasses futuros.

Então, a ideia da medida provisória, como eu disse, é, um, aperfeiçoar essa medida e estimular que os Municípios gastem o dinheiro com as crianças; e, dois, que a gente continue reduzindo a desigualdade em educação.

Obrigada pela oportunidade. *(Palmas.)*

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. Bloco/PMDB - SP) – Com a palavra, agora, a Srª Rita de Cássia de Freitas Coelho, Coordenadora Geral de Educação Infantil da Secretaria de Educação Básica do MEC, em substituição ao FNDE.

A SRª RITA DE CÁSSIA DE FREITAS COELHO – Boa tarde!

Quero cumprimentar a Senadora Marta Suplicy, o Deputado Rogério Marinho, a Srª Manuelina, nossa colega da Undime, representando os Municípios, bem como o Marcelo Beltrão, da CNM, também um interlocutor importante nas nossas ações na área da educação infantil.

A Ministra já foi clara na sua exposição sobre os motivos que levam o Governo a propor essa medida provisória, e fica evidente na sua exposição o nosso compromisso quanto ao aprimoramento da política ou dos objetivos que essa ação busca atingir. Todavia, eu gostaria de complementar fazendo algumas observações.

Primeiro, tem sido forte a agenda da primeira infância, bem assim a agenda de enfrentamento da miséria e a agenda de políticas para o direito das mulheres; e a educação infantil é uma política social que tem um forte impacto nessas três agendas. O direito de toda criança ao atendimento em creches ou pré-escola contribui de forma efetiva para a emancipação da mulher, para a inclusão produtiva da mulher, para o enfrentamento da miséria – os estudos do MDS mostram isso – e para o atendimento aos direitos da primeira infância.

Então, o Brasil Carinhoso é uma ação exitosa e é uma ação que, do ponto de vista da Administração, tem uma outra característica bastante relevante para as dificuldades que o Estado brasileiro enfrenta nas suas políticas sociais: é uma ação intersetorial, mas com medias efetivas de intersetorialidade na gestão.

A própria Ministra já evidenciou às senhoras e aos senhores que essa ação exige uma execução compartilhada. Toda a sua execução é vinculada a matrículas na educação infantil, quer dizer, não é uma política que cria vagas novas; é uma política que pressupõe a existência do atendimento. Essa ação exigiu alterações do Censo Escolar. Hoje, o Censo Escolar registra e garante o NIS da criança para possibilitar esse cruzamento.

Então, há um avanço, na nossa concepção, de como atuar na intersetorialidade. Intersetorialidade não é só um esforço de articulação política; tem que ser um esforço nos instrumentos e nos mecanismos de gestão.

Outro aspecto importante é que essa execução financeira é feita diretamente pelo FNDE nos mesmos mecanismos de repasses dos recursos da educação. Ao fazer isso, há um reconhecimento de parte do Governo Federal quanto à insuficiência dos recursos repassados via Fundeb para o atendimento em creche. Este também é um aspecto relevante dessa ação, porque, quando nós repassamos um recurso suplementar do MDS para a execução dessa política, nós estamos reconhecendo essa exigência de melhoria do financiamento da educação.

Por outro lado, também nessa execução, nós temos constatado dificuldade de parte dos Municípios, o que exige, sim, um aprimoramento dos nossos mecanismos.

Então, acho que a medida provisória vem com essa motivação.

Estamos abertos ao diálogo, ao aprimoramento desses mecanismos, mas queremos registrar qual é a nossa motivação: é aprimorar os mecanismos dessa ação. E por quê? Primeiro porque ainda há uma imprecisão em relação à faixa etária registrada de matrícula no Censo Escolar. Então, muitas vezes, a criança deveria estar matriculada numa creche, porque tem uma idade referente a creche, mas o registro é feito a partir de outro corte que o Município informa. Então, essa é uma necessidade importante que impacta no repasse desses recursos.

A outra necessidade diz respeito ao Município entender que essa é uma política de estímulo, que esses recursos vão todos em custeio. Então, ele não cria uma vaga, ele não constrói uma escola. E há uma confusão, às vezes, no Município – e, talvez, nos nossos mecanismos – que nós precisamos discutir, em que, muitas vezes, a demanda do Município é capital, é construir uma vaga nova.

E, finalmente, esses recursos têm uma aplicação que sinaliza um grande avanço na política: uma aplicação subvinculada à educação infantil. Os recursos do Fundeb, os recursos que financiam a educação são vinculados à matrícula para os repasses, mas a aplicação deles não é subvinculada a uma etapa. Então, a matrícula na creche, a matrícula na educação infantil gera um montante de recursos para o Município, mas o gestor pode optar por aplicar esses recursos no ensino fundamental, por exemplo, e esses recursos só podem ser aplicados

na educação infantil. Então, é um avanço muito significativo, que gera um temor e um conjunto de dúvidas nos gestores municipais em relação à execução.

Então, a perspectiva de se criar um regulamento, a partir da medida provisória, é uma perspectiva clara de melhor informar o Município sobre como ele pode aplicar esses recursos e com que regras. Então, a parte desse montante não aplicado e que nos preocupa muito está diretamente relacionado ao Município aplicar na educação infantil, porque ele não está trabalhando com subvinculação de aplicação de recursos – os recursos que ele recebe podem ser aplicados em qualquer etapa e esses recursos estão subvinculados à educação infantil. Há uma confusão de faixa etária no registro do Censo, que a ação exige um aprimoramento; e há, às vezes, uma insegurança do Município em aplicar esses recursos, que são recursos que têm uma aplicação mais ampla do que os recursos da educação.

Então, recursos da educação que não podem ser aplicados em algumas ações são mais flexíveis, sinalizando, inclusive, um passo adiante na gestão, qual seja, atualizar os itens do Fundeb em relação à educação infantil.

Nosso entendimento, no Ministério da Educação, é de apoio a essa medida provisória. Nós entendemos que o “até 50%” preserva o percentual de 50%, mas que passa a estar mais comprometido com os objetivos dessa ação.

Muito obrigada. (*Palmas.*)

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) – Obrigada, Srª Rita de Cássia.

Eu vou ter que me retirar por um curto período de tempo, mas vou pedir ao Senador Pimentel que assuma a Presidência dos trabalhos.

Antes, porém, Ministra Tereza, eu quero falar do meu apreço por esse Programa Brasil Carinhoso. Eu acompanhei, passo a passo, todas as suas apresentações e acho muito interessante o rever o programa, ainda porque todo programa inovador, num dado momento, você tem de parar e ver o que está funcionando, o que não está funcionando e quais os motivos.

Agora, é muito interessante, porque eu fui prefeita e sei que, muitas vezes, o prefeito não tem dinheiro para o custeio e não tem como arrumar dinheiro para custeio. Às vezes, até o prefeito consegue construir, mas não tem o dinheiro para custear. Então, o mais interessante desse programa é a possibilidade de se poder fazer muita coisa com o custeio: de comprar fraldas a qualificar professores, que é a coisa mais difícil.

Ao mesmo tempo, isso me remeteu a uma experiência que tive quando Ministra da Cultura, com os CEUs, porque nós tínhamos os recursos, que, embora não fossem suficientes para fazer os 360 CEUs previstos, seriam suficientes para fazer mais do que se pensava que daria para fazer. Entretanto, os prefeitos não faziam ou não conseguiam fazer. Alguns por má vontade, porque não sabiam bem o que era aquilo; outros, porque não tinham o dinheiro para mantê-los depois de feitos. E, ainda, outros porque não sabiam nem como acessar, exatamente o que está sendo descrito.

Então, pelo jeito, isso ocorre com todas as Pastas. Quer dizer, para tudo que a gente quiser inventar, temos antes que ver, primeiro, quem vai receber os recursos, porque os prefeitos, principalmente de cidades pequenas, por exemplo, em uma questão como era o CEU, não tinham quem fizesse o projeto etc. Então, não dava para fazer. Assim, passa por isso também, que, talvez, seja uma das coisas mais importantes para nos debruçarmos, ou seja, como ajudar os prefeitos.

Eu também passei por isso quando fui Ministra do Turismo: não conseguiam destravar o Pronatec, que era uma grande infraestrutura no Nordeste. No final, o desespero era tanto que a gente fez uma pequena comissão, um pequeno grupo que ia às cidades para tentar destravar, para tentar ver o que acontecia em cada lugar. Agora, nos mais de cinco mil Municípios, é um pouco mais difícil vocês fazerem isso. Mas, talvez, alguma coisa no sentido de uma ajuda mais primária, mais “antes de tudo”, o bê-á-bá, porque a gente percebe que até cidades do porte de São Paulo, hoje, terão de devolver ambulâncias, porque estão há dois anos no pátio; terão que devolver recursos de UBS que não está sendo construída.

Então, não é só a questão dos pequenos; são questões, às vezes, muito complexas que têm de ser vistas. E todo mundo que foi prefeito sabe da falta de dinheiro, mas há, também, falta de informação, que tem de ser cuidada.

Mas eu acho extraordinária essa preocupação. E a sempre Ministra do Desenvolvimento, Tereza Campello, tem essa capacidade de ver onde está o problema e tentar rever a possibilidade de acertar, e isso, com esse bom Relator, que está também muito antenado com os problemas, está caminhando muito bem.

Eu espero voltar o mais rápido possível; porém, o Senador Pimentel assume a partir deste momento.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. Bloco/PT - CE) – Eu passo a palavra à Srª Manuelina Martins Cabral, Vice-Presidente da União Nacional dos Dirigentes Municipais de Educação (Undime).

A SRª MANUELINA MARTINS CABRAL – Ex^{mo} Sr. Senador José Pimentel, em nome de quem cumprimento toda a Mesa e todos os presentes.

Cumprimento também a Professora Rita, nossa parceira no Ministério da Educação.

Ministra Tereza Campello, com quem é um prazer estar aqui – V. Ex^a que é nossa parceira também –, eu acho que a política intersetorial é fundamental para fazermos educação infantil.

Cumprimento o Deputado Rogério Marinho e registro que já fomos colegas em outras audiências – não é, Deputado?

Eu digo sempre que a Undime, as prefeituras, a associação de prefeitos e a federação falam a mesma língua – e têm de falar. A Undime está para a associação dos prefeitos assim como as secretarias de educação estão para as prefeituras. Então, nós fazemos a defesa juntos.

Nós trouxemos aqui algumas contribuições. Vou tentar passar rapidamente, dentro dos meus 15 minutos, e deixar o material à disposição para aqueles que quiserem depois consultar. *(Pausa.)*

O. k.

Eu quero, aqui, fazer referência à fala da Rita Coelho e também da Ministra sobre a importância, hoje, desse programa. Hoje, as prefeituras e secretarias municipais de educação têm uma estreita relação com esse recurso. Assim como foi falado, os recursos que chegam aos Municípios são insuficientes para fazermos educação e avançarmos, principalmente para cumprirmos com as metas estabelecidas no Plano Nacional de Educação, especificamente a Meta nº 1, que é universalizar a pré-escola, quatro e cinco anos – hoje a maioria do percentual é de crianças de quatro anos, que ainda estão fora das instituições – e ampliar a oferta de atendimento da creche de zero a três anos, para chegar a 50%, que é o estabelecido pela meta nacional.

Eu trouxe esses dados de avanço, porque acredito que avançamos, sim. Em relação à pré-escola, houve também um decréscimo da população. Pode-se verificar ali que, em 2014, houve um decréscimo da população. Então, por isso, houve o decréscimo das matrículas de pré-escola, mas, nas matrículas de educação infantil, avançamos 5,2%.

Hoje, de acordo com o observatório, que é a fonte, a educação infantil de quatro e cinco anos, que deveria – não é, Prefeito? – este ano estar universalizada, já que era o prazo estabelecido pela lei, ainda está atendida em 89,1% pelos Municípios. Temos ainda 600 mil crianças que não estão sendo atendidas de pré-escola infelizmente. Isso se dá principalmente por questões de infraestrutura.

Quando se coloca a legislação de custeio do Brasil Carinhoso, acho interessante, sim, que é o mais caro hoje para as prefeituras. Mas, nesse momento, para avançarmos, ainda é necessário permanecer também com o capital, porque não basta construir a sala e não ter recurso para adquirir o mobiliário. Então, também ainda precisamos de capital. Foi uma solicitação que a Undime fez junto ao Ministério, e, pelos percentuais, percebemos que é necessário ainda manter essa questão.

Na porcentagem de zero a três também houve um avanço; não significativo, mas houve um avanço. Hoje, estamos com 29,6%, longe ainda de atender esses 50%, mas percebemos que houve um avanço. E há uma vontade significativa por parte dos Municípios e um esforço grande para ampliar o atendimento da educação infantil, e esse recurso é fundamental.

É claro que a sistemática de financiamento da educação básica ainda não tem acompanhado a evolução das demandas, então, os recursos realmente são insuficientes. A implantação do Fundeb temos que reconhecer que foi um grande avanço para a educação infantil. O fim da DRU também foi significativo. Eu gostaria aqui até de fazer referência à discussão que está havendo do retorno da DRU, da DRE e DRM, que é preocupante. Os recursos do petróleo que aguardávamos são recursos que estávamos aguardando e fazem um diferencial na educação, especialmente na educação infantil, reforçando os recursos do Brasil Carinhoso.

Quero pular o ponto sobre os recursos que hoje temos e focar na Medida Provisória nº 705, que é o tema central. Sabemos que esse é um mecanismo importante tanto de tratar com a equidade da oferta quanto da ampliação do atendimento.

A questão que eu gostaria de referendar é o que foi proposto de modificação na medida provisória e o que já foi alterado pela Lei nº 12.722, que pegou os Municípios um pouco de surpresa em relação à mudança dos critérios. É claro que aguardamos esse regulamento, mas destaco principalmente essas três regras que foram alteradas.

Primeiro, quero reforçar a fala da Ministra quando ela coloca a dificuldade que os Municípios têm de investir ou gastar esses recursos. É verdade, Ministra, que a maioria dos Municípios não tem equipe, na secretaria de educação; às vezes, têm “euquipe”. Essa é uma grande dificuldade. Primeiramente, foi um recurso não muito divulgado para as secretarias. Pegou um momento de início de gestão, que foi 2013, primeiro ano em que chegaram os recursos nos Municípios. Até que cheguem aos secretários... Uma pequena parte dos secretários,

que são gestores plenos, imediatamente já verificou os recursos, mas a maioria foi verificar esses recursos no ano subsequente. Então, foi um dos fatores pelo qual os recursos não foram gastos.

Outra questão é a regulamentação. Os recursos chegaram em 2013, mas ela foi regulamentada em 2014. Assim como o recurso que foi depositado em 2015, a regulamentação é de dezembro de 2015, e ainda com uma alteração em fevereiro de 2016. Então, há esse atraso de repasse também.

Há o SiGPC, que é a prestação de contas, que não foi aberta ainda no sistema. Até hoje, os Municípios não conseguiram ainda fazer nenhuma prestação de contas. Esse é outro motivo que causa insegurança para os Municípios, porque, quando um Município recebe recursos do Governo Federal, a cautela, o cuidado para se investir e gastar esse dinheiro é maior. Então, há receio sim. Quando não abre ainda para a prestação de contas, é preocupante. E até hoje o *link* no SiGPC, que é o que está posto na regulamentação, a forma de prestar contas, ainda não foi aberto.

Os três pontos da resolução em que eu gostaria de focar, da medida provisória, é que ela deveria ser analisada em conjunto com o Decreto nº 8.619, porque, aí, já há um regulamento mencionado. O que a Undime visualizou e analisou é que essas regras, na verdade, são punitivas. Elas não vêm incentivar a matrícula, porque pedagogicamente, quando você pune, você não tem um alcance significativo. Então, quando coloca que o Município que não avançou vai receber até 25%, esse “até” pode significar zero. E, quando se coloca aquele Município que cumpriu com a legislação e vai receber também até 50%, isso também pode significar zero. Então, de repente, uma palavrinha que está ali é de grande significado. Portanto, precisamos temer essa questão, com certeza.

Há também a dedução do saldo da conta, que é preocupante por esses fatores que já coloquei anteriormente. Quando você vai modificar as regras, você tem que discutir dali para frente, e não punir com aquilo que já foi estabelecido, que já está nos cofres do Município. A Undime tem feito um enorme esforço para estar junto aos Municípios, fazendo orientação para que eles gastem de maneira correta esses recursos. E conseguimos chegar aos cinco mil e poucos Municípios por meio das seccionais que há em cada Estado.

Vou passar dos quatro minutos ali, porque eu gostaria de chamar a atenção...

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª MANUELINA MARTINS CABRAL – Ah, já mudou o Presidente.

Posso começar o tempo. *(Risos.)*

Eu gostaria de dimensionar o Ministério do Desenvolvimento Social na dedução do saldo em conta. No momento de depósito, devido à existência do terço de recursos, os programas referentes ao período de 2012, 2014, nas contas dos Municípios, também de 2015, foram repassados ou no final do ano de 2015 (relativo ao período de 2015), ou ainda há ali um grande percentual de restos a pagar do exercício ainda de 2015. Então, o que há que se considerar em relação a isso? O fato dos atrasos dos repasses e a questão da sanção, que visualizamos como penalidade e não como um incentivo.

A Resolução nº 17, de 2013, foi publicada em maio de 2013 e foi regulamentada em 2014. Então, o recurso que entrou em 2013 só foi regulamentado em outubro de 2014. Aí temos a Resolução nº 19, que já coloquei, que é referente ao exercício de 2015, foi publicada em dezembro de 2015 e ainda foi feita uma alteração, agora em fevereiro de 2016, por meio da Resolução nº 1, que alterou o art. 7º. E há a questão da prestação de contas, que é preocupante.

Então, segundo mudança dessas regras, no primeiro ano. 2013, os recursos poderiam ser investidos tanto em custeio como em capital. E houve a modificação a partir do ano passado. Inclusive muitos Municípios já estavam com seus processos licitatórios já seguindo para a aquisição de capital foram pegos de surpresa por conta dessa alteração.

Eu gostaria de focar também – e uma preocupação da frente dos prefeitos – na perda de grande parte dos Municípios em relação ao Fundeb por conta da queda de matrículas. Então, há um grande percentual de Municípios que têm mostrado uma perda significativa. É claro que o Fundeb, daqui a pouco, inspira. Precisamos modificar essa dinâmica de redistribuição do Fundeb, mas essa é uma questão preocupante.

Então, dificilmente esses Municípios darão conta do cumprimento da Meta nº 1 do Plano da Universalização e do aumento, da ampliação da creche. E a Undime reitera que o Brasil hoje atingiu o patamar de um por um, o que significa que cada real...

(Soa a campanha.)

A SRª MANUELINA MARTINS CABRAL – ...investido em construção é um real necessário para manutenção. É claro que o Brasil Carinhoso tem capacidade, sim, de contribuir para alcançar equidade na educação infantil.

Já indo para as considerações finais, eu gostaria de fechar apenas a questão da medida provisória. O posicionamento da Undime em relação à medida provisória, em relação à alteração da regra do repasse é que isso também fere um importante princípio na gestão pública brasileira, que é o da continuidade do serviço público. Diante de todas essas considerações, a Undime defende e solicita ou a revogação da medida provisória ou a modificação do que está posto apesar de que a vigência expira em abril.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRª MANUELINA MARTINS CABRAL – Pois é; se tivesse terminado a vigência, já parava por aí. Muito obrigada. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Pedro Uczai. PT - SC) – Obrigado, Manuelina Martins Cabral, por sua explanação.

Passamos, então, imediatamente, antes agradecendo a generosa disposição do Senador Pimentel, sempre generoso e solidário com este Parlamentar para presidir esta audiência pública a partir deste momento. Passo a palavra ao Marcelo Beltrão, Secretário da Confederação Nacional dos Municípios, para fazer sua explanação.

Em seguida, concederei a palavra ao Relator e, depois, aos Parlamentares. O Senador Pimentel é o primeiro inscrito.

Por favor, então, Marcelo Beltrão, dentro do prazo estipulado.

O SR. MARCELO BELTRÃO – Cumprimento o Presidente, Deputado Pedro; o Relator, Deputado Rogério Marinho; A Ministra Tereza Campello, parabenizando pela idealização do Brasil Carinhoso – esperamos aperfeiçoá-lo e melhorá-lo cada vez mais para dar atenção mais especial à educação infantil, que é o início da vida letiva de todos os alunos; a Srª Rita de Cássia, coordenadora-geral da educação infantil. Cumprimento a colega Manuelina por sua apresentação. Ela quase que percorreu sobre todos os temas que a CNM preparou. Cumprimento também o Senador Pimentel, que presidiu esta Mesa, e, na pessoa dele, cumprimento todos aqui presentes.

Quero iniciar pelo final, dizendo que os prefeitos, a CNM, no momento, é contra a medida provisória porque entende que ela diminui o financiamento para a etapa educação infantil.

A avaliação do quadro comparativo elaborado pela Secretaria legislativa do Congresso Nacional estipula alguns critérios em relação à Lei, à Lei nº 12.722, que dá possibilidade de regulamentação. Essa regulamentação, ocorrida pelo decreto citado pela colega Manuelina, gera dois critérios, que são tomados como forma pretérita de fatos já acontecidos além de gerar também o termo de um valor de até 50%. Então, com dados e estudos da CNM, esse ano, 2,9 mil Municípios deixarão de receber o recurso que é tão importante, o recurso do Brasil Carinhoso.

Temos, se acompanharmos a evolução da matrícula nessas faixas, principalmente creche e pré-escola, os valores que são praticados hoje, *per capita*, constituem uma etapa que etapa que está subfinanciada. Temos, hoje, um financiamento aquém do que poderia e deveria ser praticado para se atingir o mínimo viável de uma educação de qualidade. Temos, hoje, em 2016, um valor/aluno para creche parcial de R\$2,739 mil. Segundo dados calculados pela campanha pelo direito a educação, em 2005 e atualizado pelo IPCA para os dias de hoje, o financiamento adequado seria de R\$4,52 mil reais. Então, com a edição dessa medida provisória e com sua regulamentação, percebemos que o financiamento diminuirá quando aplicada sua regulamentação, que nada mais é do que, de forma pretérita, trazer para os dias de hoje um fato acontecido em 2014. Os Municípios que não matricularam 35% cadastrados no Bolsa Família não teriam esse tipo de acesso e, segundo nossos cálculos, repetindo, 2,9 mil Municípios não teriam acesso a esse recurso em 2016.

Pela evolução das matrículas nessa faixa de ensino, percebemos que estamos muito aquém de atingir a meta, como a nobre colega Manuelina apontou. Temos, até 2024, que cumprir com 50% das matrículas de zero a três anos, e hoje estamos ainda com 24%, 25%.

Precisamos que o financiamento seja adequado ao custo que é praticado hoje, o custo ideal que é praticado hoje para termos uma qualidade mínima na educação infantil.

Então, queria simplesmente, Presidente, não precisar utilizar todo o tempo. São redundantes os comentários que vim fazer, mas queria dizer ao Relator, Deputado Rogério Marinho, que apoiamos algumas emendas que foram apresentadas, as Emendas nºs 8 e 25, quando retiram do texto “de até 50%” e colocam “no mínimo 50%”. Não precisa ser praticada, a gente sabe da atual situação do País, mas que esse “no mínimo” seja preservado para anos futuros.

Queria também fazer uma referência à Emenda nº 2, que também é uma preocupação nossa, apesar de estar não tão ligada ao tema da medida provisória. Várias emendas têm relevância para a educação como um todo, mas no sentido de se prorrogar o investimento em convênios, em creches conveniadas, para que sigam o mesmo prazo que seria a Emenda nº 2, ou seja a possibilidade de manter as creches conveniadas com entidades

filantrópicas sem fins lucrativos, para que elas tenham pelo menos o mesmo prazo do Fundeb. É uma grande possibilidade de se ofertar mais vagas para educação infantil e cumprir a meta do Plano Nacional de Educação.

Em suma, nós nos posicionamos neste momento contra o texto que está na MP, mas aperfeiçoando no sentido de garantir o mínimo de financiamento e que se possa também fazer referência a essa Emenda nº 2 e manter as creches conveniadas com financiamento do Fundeb, pelo menos com o mesmo prazo do Fundeb.

Presidente, quero dizer que a Confederação Nacional dos Municípios, os Prefeitos e os Secretários de Educação estão à disposição do Governo Federal. Acredito que trabalhar em conjunto é a melhor forma de atingirmos a qualidade do ensino o mais rápido possível.

Muito obrigado.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco/PT - RN) – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Uczai. PT - SC) – Obrigado, Marcelo Beltrão, por sua explanação.

Pela ordem, Senadora Fátima Bezerra, minha colega educadora.

A SRª FÁTIMA BEZERRA (Bloco/PT - RN) – Sr. Presidente, obrigada.

Quero dar o meu boa-tarde a todos e todas.

Cumprimento os nossos convidados, a nossa Ministra Tereza, a Rita, representando a Secretária de Educação Básica, a Undime e a CNM.

Naturalmente, quero ressaltar a importância desse debate com os nossos convidados e convidadas dado o papel que eles e elas, como gestores, desempenham na questão das políticas públicas aqui em debate. Quero cumprimentar o Deputado Rogério Marinho, do meu Estado, o Senador Pimentel e os demais Parlamentares e convidados.

Já tive oportunidade de conversar com a Ministra Tereza Campello sobre o mérito da Medida Provisória nº 705. Sem dúvida nenhuma, há um grande consenso entre nós de que a medida vem no sentido exatamente de aperfeiçoar a gestão para que a gente continue avançando naquilo que é um imperativo e um desafio no nosso País que é incluir. Incluir cada vez mais as nossas crianças para que elas tenham acesso à escola e uma escola de boa qualidade.

Então, antes de mais nada, o debate sobre essa medida provisória tem que se voltar para isso, no sentido de que possamos ter um modelo de gestão que seja cada vez mais eficiente no que diz respeito à inclusão.

Trata-se de não só mantermos o programa, mas ampliá-lo por tudo que ele significa. Um programa, inclusive, que está lastreado num imperativo de natureza legal, porque ele dialoga com o Plano Nacional de Educação.

Nós temos as nossas metas no Plano Nacional de Educação muito claras, desde a universalização da educação básica, começando pelo atendimento da pré-escola. Temos o debate também previsto no PNE acerca do custo aluno qualidade.

A medida provisória, repito, dialoga com esse contexto, com vistas a que possamos dar passos cada vez mais concretos com diz respeito a garantir a educação para as nossas crianças.

Quero pedir licença as senhoras e senhores por ter que sair agora porque tenho outra reunião, mas aproveito a presença do Senador Pimentel para agradecer por ter sido designada pelo meu Partido como membro desta MP e ainda na condição de relatora revisora. E espero, Deputado Rogério Marinho, que, na condição de relatora revisora, como é de praxe inclusive aqui no Congresso Nacional, possamos chegar a um entendimento que seja o melhor para educação das nossas crianças do nosso País.

É este o nosso sentimento como relatora revisora: que possamos aperfeiçoar a proposta para que ela responda às necessidades da educação das nossas crianças.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Uczai. PT - SC) – Obrigado, Senadora Fátima.

Passo a palavra, imediatamente, ao Relator Rogério Marinho, e, em seguida, ao Senador Pimentel.

O SR. ROGÉRIO MARINHO (PSDB - RN) – Boa tarde a todos e a todas!

Quero saudar os nossos convidados; o nosso Presidente Pedro Uczai; a Ministra Tereza Campello; a representante do MEC, Srª Rita; a Secretária, Prof. Manuelina, que representa aqui a Undime; o Prefeito Marcelo, que representa aqui a Confederação Nacional dos Municípios; Srs. Deputados, Senadores e Senadoras; amigos da assessoria parlamentar e do Ministério aqui presentes.

Estamos diante de uma necessidade de ajuste de um programa que tem o seu mérito reconhecido por todos. É extremamente importante que o Governo estabeleça regras, estímulos para que os Municípios possam aderir e, aderindo, tenham a possibilidade de aumentar a cobertura nas creches e, inclusive, na própria pré-escola.

Há uma necessidade de que o País, independente da lei, independente do próprio PNE, ofereça condições para que as mães trabalhadoras por todo o País tenham condições de exercer a sua função de dupla jornada, de serem mães e, ao mesmo tempo, serem produtivas na sociedade.

Essa meta estabelecida no PNE de 50% respeita, inclusive, e com muita propriedade, o pátrio poder. Ou seja, a condição discricionária das famílias de quererem cuidar de seus filhos independente de creches. Então, se oferece um percentual bastante razoável de 50% para que os pais que assim o desejarem possam cuidar das suas crianças, até porque têm essa condição, essa vontade.

A Ministra nos coloca o aumento de crianças, ao longo do tempo, em função desse estímulo que foi dado e nos faz um relato. Nós tivemos oportunidade de ter uma conversa com a Ministra e sua assessoria hoje; e, na semana retrasada, recebemos alguns membros do Ministério, que nos mostram que esse projeto realmente consegue estimular os Municípios. Mas uma parcela dos Municípios não respondeu ao projeto.

E, na própria fala da Ministra, acredito que está respondido por que não ter ocorrido de forma uniforme, uníssona, essa adesão ao aumento de vagas.

O Governo, na hora que lança em 2012, o faz através de edital, os Municípios que estavam aparelhados para isso, compreenderam o projeto e tinham corpos técnicos que puderam visualizar o edital, credenciaram-se em função do edital e começaram a trabalhar o aumento de vagas nessa clientela fragilizada da população, que são os atendidos pelo Bolsa Família.

Em 2013, o Governo trata de universalizar o processo, e muitos Municípios que passaram a perceber esse recurso em função do próprio instrumento de que o Governo dispõe, que é o censo escolar do ano anterior, certamente tiveram dificuldades de lidar com aquele recurso, porque o recurso chegou e eles não sabiam bem o que fazer com ele.

O Ministério faz um esforço de levar essa informação aos vários Municípios espalhados pelo País e nós, que já temos aqui alguma experiência em projetos que tratam o País de forma nacional, como um todo, sabemos que há uma dificuldade de entendimento. Então, existem Municípios que têm uma maior dificuldade de entender o processo, até por sua dificuldade operacional e de pessoal, e outros estão mais bem aparelhados.

A nossa Secretária Manuelina nos mostra que, ao longo do tempo, houve modificações dos critérios de utilização desses recursos e nos traz – pelo menos para o Relator – um fato novo: até agora, não há possibilidade da prestação de contas dos recursos já auferidos.

Quem é administrador público, hoje, sabe que se vive em uma espécie de mundo em que se precisa ter muita susceptibilidade, porque os órgãos de controle têm sido rigorosos – e têm razão de serem rigorosos – e os Prefeitos têm receio de gastar os recursos que não sabem em quê. Então, as modificações que ocorreram ao longo do tempo e essa dificuldade que me foi colocada e que eu não tinha conhecimento pela Secretária Manuelina de que ainda não há possibilidade de prestação de contas – e acho que, numa segunda rodada, a própria Ministra pode falar um pouco a respeito disso –, devem certamente ter gerado algum receio na aplicação do recurso por parte dos Prefeitos e Prefeitas espalhados pelo País.

Na hora em que recebemos a incumbência de sermos Relator na Comissão, há um receio natural nosso e um constrangimento de retirar recursos de uma área tão carente como é a primeira infância. Por isso estamos buscando aqui um entendimento.

Essa questão de “até 50%”, conversamos hoje com a Ministra e, com todo respeito que temos a ela, sabemos que ela pode passar, o Ministério permanece e as leis é que são imutáveis, até que venha uma outra lei, porque as leis são consentimentos comuns. Então, há necessidade de, dentro do corpo da lei, deixarmos claro que nenhuma regulamentação pode ser modificada por quem quer que venha depois, de que maneira essa situação se dará para não gerar instabilidade, insegurança, inclusive de planejamento e jurídica para os municípios.

Acredito também que o Governo acerta na hora que estabelece e estimula o mérito. Ou seja, na hora em que você trazer mais pessoas dessa clientela que nos interessa, você vai ser premiado em função disso. Mas, na minha opinião, o Governo quebra a questão da transição de forma abrupta – são dados do próprio Ministério. Em 2014, nós tínhamos 4.928 Municípios atendidos, em 2015, cai para 2.650, em função da modificação que o Governo faz.

Aí, Prefeito, o dado que o Ministério nos passa é que são menos de 2.250 Municípios que deixaram de ser atendidos sem uma transição, sem uma negociação, sem um aceno no sentido de abrir um processo de discussão.

Um fato que nos chama muito atenção também é a própria execução orçamentária, que são dados do próprio Siafi e do Siop. Em 2013, foram efetivamente pagos R\$372 milhões no programa. Em 2014, R\$808 milhões. Em 2015, ano pós-eleitoral, baixou para R\$13,140 milhões. São dados do Siafi.

Porque os recursos de 2015 passaram para “Restos a Pagar” e estão sendo pagos este ano, algo em torno de R\$202 milhões. Então, há uma redução abrupta do valor. Evidente que se alavancou o programa e há uma dificuldade hoje na sua execução. Isso é uma questão que nós entendemos. Não podemos tapar o sol com a peneira.

Eu até comentava com a Ministra hoje que nós temos 50 garrafas abertas e 10 tampas. Então, vamos estabelecer critérios em que sejamos justos: se o Município não gastou, eu me inclino hoje a achar que esse recurso que não foi gasto pode ser compensado no ano subsequente.

Mas, ao mesmo tempo, eu acho que não é possível se tirar mais de 2000 Municípios do processo sem nenhum processo de negociação ou transição.

Uma outra questão em que a gente pode evoluir é nesse processo de ouvir os atores envolvidos – e é importante a palavra da Undime, a palavras dos Prefeitos, que são aqueles que estão na ponta –, essa clientela vai continuar existindo, seja nos Municípios que aumentaram ou naqueles que estabilizaram ou ainda naqueles que diminuíram. Então, qual é o efeito pedagógico que pode ocorrer na cabeça do Prefeito, na hora em que ele não conseguiu crescer ou até diminuir em 10% ou 20% o número de beneficiários do Bolsa Família, se ele, no ano subsequente, tem um corte de 100% ou até 25%, ou coisa que o valha?

Ele vai se sentir estimulado a continuar crescendo essa clientela? Ou ele vai achar que, a partir desse momento, vai perder o interesse? E não tenho dúvida de que o Governo e a sociedade precisam – e a Ministra mostra isso com muita clareza – estimular os Prefeitos pelo País afora para que eles façam um trabalho proativo no sentido de trazer para dentro das creches principalmente as famílias mais fragilizadas, justamente aquelas que são beneficiárias do Bolsa Família, dos programas sociais do Governo.

O programa, sem dúvida nenhuma, é meritório, é importante, merece ser aplaudido e, por isso mesmo, preservado. E essa interlocução com a Undime e com as prefeituras principalmente, que são os responsáveis pela execução dessa ação pública de caráter nacional, extremamente importante... Porque essa fase da criança de zero a 3 anos é o momento do seu desenvolvimento, inclusive cognitivo. É quando há possibilidade de essa criança ter condições efetivas de disputar uma vaga no ensino fundamental a partir da pré-escola com melhores condições do que aqueles que têm poder aquisitivo maior. O Governo dá esse suporte. É função do Governo.

A nossa ideia aqui, como Relator, é exaurir essa discussão até onde der, ouvir muito, buscar um equilíbrio, trabalhar achando que está correta a questão da gestão. Também não podemos premiar o mau administrador, aquele que não soube executar de maneira adequada o recurso que lhe foi dado.

Mas, ao mesmo tempo, não podemos penalizar o conjunto dos Municípios de maneira tão abrupta, sem uma transição, sem uma negociação e sem um processo de negociação que é característico do próprio Ministério.

Estamos à disposição. Vamos conversar mais, vamos trazer para o Ministério, na próxima semana, uma proposta de redação e acredito que vamos chegar a um bom termo e vamos estabelecer aqui com a Undime e com a Confederação dos Municípios essa interlocução, para termos um consenso que, ao mesmo tempo, leve em consideração a necessidade de premiar a gestão adequada, mas que não seja injusto com aqueles Municípios que, por desconhecimento, por falta de aparato técnico, não conseguiram cumprir o que a legislação determina.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Uczai. PT - SC) – Obrigado, Deputado Rogério Miranda, Relator da Medida Provisória.

Passo, imediatamente, a palavra ao nosso amigo Senador José Pimentel.

O SR. JOSÉ PIMENTEL (Bloco/PT - CE) – Quero dar um abraço ao nosso Presidente Pedro Uczai, saudar o nosso Relator Rogério Marinho e abraçar os nossos convidados, na pessoa da Ministra Tereza Campello.

Quero começar registrando que, nos anos 80, eu ainda tinha cabelo, faz bastante tempo, nós fazíamos debates sobre creche, principalmente para as mulheres que trabalhavam em vários setores da economia, entre esses o sistema financeiro. E o nosso debate na época era de que a creche deveria ser perto do local de trabalho e não perto do local de moradia. Eu fico pensando se hoje algum dirigente, alguma expressão social defendesse aquela tese dos anos 80, já que a mulher, a mãe, leva em média uma hora, uma hora e meia do seu local de moradia para chegar no trabalho, com a criança no braço, em pé, levando empurrão dentro do ônibus, do trem ou do metrô, e mais uma hora, uma hora e meia de retorno. Ou seja, essa criança de 3 meses, 5 meses, 6 meses de idade estava condenada a ficar em média 3 horas por dia no deslocamento da sua mãe do local da moradia para o local de trabalho, onde defendíamos nos acordos coletivos de trabalho a construção da creche. Portanto, ao invés de as pessoas dizerem sempre não às coisas, precisam estar sempre abertas para a construção daquilo que melhor atende os vários setores da sociedade.

Aprendi, ao longo desse período, a ouvir, em vez de dizer não, a construir saídas. É isso de um país que é a quinta população do Planeta, um país que tem hoje 82% da sua população vivendo nas áreas urbanas e que, em 1950, tinha 68% da sua população morando na área rural. Portanto, um país que, num curtíssimo espaço de tempo, deixou de ser um país agrário e passou a ser um país urbano, com todos os seus problemas que existem, entre eles a questão da creche.

O esforço que é feito ao longo dos últimos anos, particularmente a Constituição de 1988 para cá, é para dar conta deste mundo e, dentro deste mundo, nós temos a política e a necessidade de creches e de creches

para os mais pobres, porque aqueles que têm maior poder aquisitivo sempre tiveram acesso ao serviço e grande parte dele filantrópico, ou seja, público, sem pagar impostos. Por isso, o nosso olhar deve estar voltado exatamente para aqueles que estão no Bolsa Família. Eu acho que entre os vários méritos que o Programa Brasil Carinhoso tem, esse é o principal deles, porque, até então, nós tratamos igualmente os desiguais e aí, aqueles que tiveram mais oportunidades, terminaram se apropriando dos serviços pagos pela sociedade em detrimento daqueles que mais necessitam.

Quero também adiantar que no Censo de 2000 nós tínhamos 2,33 crianças por mulher. Não estou falando de casal, estou falando de criança por mulher, porque grande parte das meninas tem filhos mais cedo e os homens não assumiam – ou ainda não assumem – as obrigações da paternidade e termina ficando sobre essa criança de 14, de 17, de 18 anos de idade a responsabilidade para cuidar dessa criança, é a que mais necessita da creche. Por isso que a pobreza maior, como foi apresentado aqui, está até 14 anos de idade, que é fruto desse público. E, já no Censo de 2010, nós tivemos 1,86 criança por mulher. Portanto, a tendência no Brasil é continuar diminuindo a quantidade de crianças nas primeiras séries. Vamos ter um certo período ainda de meninos e meninas jovens durante um período e depois a pirâmide social muda profundamente para a terceira idade.

Portanto, essa diminuição da quantidade de meninos e meninas é uma característica de um país que resolveu enfrentar os seus problemas de responsabilizar a paternidade pelas suas obrigações e ao mesmo tempo organizar melhor essa própria sociedade. Esses números têm levado à chamada nucleação, que ora tem um caráter de melhor atender, ora tem outro caráter de tentar evitar maiores despesas. Sou daqueles que entendem que o nosso olhar deve ser de maior resultado para a própria sociedade e não ter como prioridade a questão da redução de despesas, que não é o caso aqui.

Aqui, o que se está discutindo é como fazer para maior potencializar recursos públicos em que você tem quase R\$500 milhões parados em contas e, na outra ponta, um conjunto de meninos e meninas necessitando desses recursos.

Esse mesmo debate nós enfrentamos em 2015, na questão dos precatórios, em que o Governo tinha quase R\$5 bilhões em depósitos nos cinco Tribunais Regionais Federais e alguns, querendo antecipar o pagamento de precatórios e não podiam porque o teto orçamentário tinha sido atendido. Em outras palavras, tínhamos R\$5 bilhões no Orçamento depositados em contas dos Tribunais Regionais para pagar precatórios e, na outra ponta, alguns tribunais, algumas varas da Justiça Federal com precatórios prontos para pagar e já tinham esgotado o seu limite. O que nós fizemos neste 2016? Nós criamos uma conta única e aí cada vara da Justiça Federal tem um código, ela se habilita, ela saca dinheiro dessa conta única, mas não fica com o dinheiro parado.

Talvez, nosso Relator, nossa Ministra, nossos expositores, ao invés de dizermos não à medida provisória, pudéssemos pensar em criar uma conta única com esses recursos. Como cada prefeitura tem o seu CNPJ, sua forma de prestação de contas regularmente e, a partir daí, nós deixamos esses recursos esterilizados em algumas prefeituras e em outras prefeituras precisando de dinheiro. Acho que aqui é muito mais a forma de controle com segurança para dar transparência e ninguém lesado por ser menos esperto, como dizemos na administração, mas, ao mesmo tempo, evitando que esses recursos fiquem ali paralisados, esterilizados numa área que precisamos tanto potencializar, tendo maior retorno.

Eu faria algumas indagações à Sr^a Rita de Cássia no que diz respeito à atualização do PAR, programa que nos permite planejar com antecedência cada Município do Brasil. Como está esse processo que iniciamos por volta da época do Brasil Carinhoso, intensificamos por volta 2011/2012, mas sabemos que na primeira fase alguns Municípios não atualizaram seu banco de dados. Como neste 2016 sei que o MEC está trabalhando isso, ajudar-nos ia também a enfrentar esse debate que o nosso Relator Rogério Marinho.

A segunda questão é sobre as seis mil creches. Elas foram aprovadas, colocamos os recursos no Orçamento da União e mandamos parte desses recursos para os Municípios, que tiveram dificuldades principalmente na localização do terreno onde seria feita a creche. Acompanho de perto isso no meu Estado do Ceará e não é diferente nos outros Estados. Sabemos que algumas prefeituras fazem corpo mole de propósito para não construírem creches na periferia dos grandes centros urbanos e o dinheiro está lá ou pelo menos parte dos recursos tinha sido encaminhada. O que que nós podemos fazer para ajudar esses administradores? Não são todos, mas nós temos uma parcela que não tem vontade de resolver esse problema.

A terceira questão é com respeito ao PME (Plano Municipal de Educação). Nós tínhamos os prazos pré-definidos e temos também um conjunto de obrigações que estão vinculadas a essa aprovação, se há alguma estatística mais atualizada... Sei que pelos últimos dados que eu tinha recebido, em torno de 93% a 94% dos Municípios tinham aprovado seus PMEs. Isso é fundamental para as decisões que iremos tomar quanto a essa medida provisória.

Portanto, nosso Relator e nossa Presidenta, todos nós aqui nesta Comissão trabalhamos para corrigir, melhorar o texto, mas nunca para rejeitar.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) – Obrigada, Senador Pimentel.

Agora, com a palavra, o Deputado Pedro Uczai, de Santa Catarina, para fazer suas considerações.

Por favor.

O SR. PEDRO UCZAI (PT - SC) – Obrigando, Senadora Marta Suplicy; Relator Rogério Marinho, meu colega da Comissão de Educação da Câmara dos Deputados; Ministra Tereza Campello, demais lideranças aqui.

Eu acho que o grande instrumento deste Congresso e do Governo Federal, juntamente com os governos estaduais e com os governos municipais que construíram seus planos municipais e estaduais, é o Plano Nacional de Educação, que é um horizonte e que efetivamente vai transformar este País numa grande nação se executando esse Plano Nacional.

Em segundo lugar, nesse grande guarda-chuva, que são os nossos planos municipais, estaduais e o Plano Nacional, a educação infantil é uma das prioridades, uma dívida, um passivo histórico neste País. Quando ouço aqui os representantes da CNM e também da Undime propondo a revogação desta medida provisória eu começo a lembrar – e por isso meus dois comentários agora – que quando fui prefeito da cidade de Chapecó, eu tinha que contratar o professor, fazer o transporte escolar, tinha que construir a merenda escolar de 100% de orçamento municipal, que ainda era Fundef, depois Fundeb e não havia nenhum recurso de política pública federal para educação infantil. Eu vivi essa experiência e quando eu fui relator do Brasil Carinhoso, que, efetivamente, deu um salto e qualidade não só na expansão, mas no acesso a esse direito da educação infantil, efetivamente foi a primeira vez na história do País em que se colocou a educação infantil como prioridade de política pública e de política de Estado.

Portanto, ver os resultados que há hoje a partir dos Municípios e dos Estados, mas também de uma decisão política do Governo Federal de colocar a educação infantil como uma das prioridades, mesmo que legalmente seja tarefa do Município, para mim isso me trouxe grande satisfação. Por quê? Porque na década de 80, na década de 90... E o Senador Pimentel foi feliz quando recuperou e está aqui, por sinal, também trazendo essa tradição, não o Ministro da Educação, mas a Ministra do Desenvolvimento Social, porque entendem a educação infantil como um direito social das famílias brasileiras das crianças, como um direito social da criança, mas principalmente do pai, da mãe, um direito da mãe e do pai de trabalharem. Portanto, essa tradição tem que ser respeitada e legitimada.

Por outro lado, eu me convenci, com todos os debates desde a edição do Brasil Carinhoso e com os outros debates que fizemos – eu que venho da área da educação – que o direito à creche e o direito à educação infantil não são mais um direito social. Não considero dessa forma, acho que é uma concepção equivocada se manter dentro desse universo somente. Ele se ampliou e se transformou num direito educacional. Se uma criança que não tem creche, não tem direito à pré-escola, não fala mais que 3 mil, 4 mil palavras, quando entra numa sala de aula para aprender a ler e a escrever e quando uma criança tem direito à creche e à pré-escola, fala 10 mil, 11 mil, 12 mil palavras, quando entra numa sala de aula para aprender a ler e a escrever significa que nós resgatamos o direito equitativo das crianças do Brasil inteiro, inclusive os pequenos Municípios, de terem um direito educacional, um direito à educação. A educação infantil se transformou num direito educacional, não só um direito social.

Então, esse casamento que acho que é a grande síntese, Tereza, acho que esta é a grande síntese: é um direito social e se transforma também num direito educacional. Por isso eu me somo à fala do Senador Pimentel – acho que o Deputado Rogério Marinho foi feliz também na sua fala – de que é um programa bom que precisa ser mantido e essa medida provisória é o momento de a gente avaliar, aperfeiçoar e colocar no horizonte, para além da dificuldade conjuntural, uma perspectiva mais estrutural e de futuro.

Então, por isso que eu me manifesto nessa direção. Efetivamente é preciso fazer a relação entre PAR e educação infantil, também concordo. Não é possível ficarem R\$4 bilhões, R\$5 bilhões em depósito bancário de contas da prefeitura nos programas do PAR e nós precisando de recursos para fazer outras escolas, outras creches no Brasil inteiro. No ano passado a gente percebeu quantos bilhões estavam paralisados em contas de prefeituras que não definiram como prioridade ou por razões burocráticas, legais, de terreno, etc., dificultaram a aplicação do dinheiro quando outras políticas podiam ter avançado.

A questão do Brasil Carinhoso junto com a creche, com a educação infantil e junto com o PAR eu acredito que pode ser um bom casamento, que a gente poderia priorizar e acelerar a utilização desses recursos públicos.

Essas são as considerações. Eu acho que o Relator está bem no caminho de que a gente possa aperfeiçoar medida provisória e não revogá-la.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) – Obrigada, Deputado.

Antes de passar a palavra para as considerações finais da Mesa, chegaram duas perguntas pela internet. Uma é do Sr. Sandoval Barroso do Nascimento:

Boa Tarde! Sobre o apoio financeiro para ampliação da oferta da educação infantil, gostaria de saber dos senhores, porque só agora no fim de 2015, edita normas retroagindo-se e prejudica mais de 2.000 municípios? Porque não cobrar daqui para frente? Assim não é “Pátria Educadora”.

Essa fica para você explicar, Tereza.

Outra da Sr^a Anna Flavia Schmitt Wyse Baranski:

Apoio plenamente, só que é preciso abrir uma chance de bolsa para pedagogos (efetivos ou contratados) que fizeram apenas o bacharelado para que se especializem em educação infantil.

Essa é interessante porque nós temos na Comissão de Educação um projeto de lei do Senador Ferraço, eu sou a Relatora e é exatamente isso, essa proposta de aperfeiçoamento. Nós vamos dar um parecer com emenda, mas é um parecer favorável. Realmente o Deputado falava de crianças que chegam sem terem tido oportunidade para uma disputa com crianças que já estão muito mais adiantadas. Eu estava pensando, no tempo em que exercia minha atividade de Psicologia, numa pesquisa. Crianças que nunca viram uma letra – há um número enorme de crianças que nunca viram um papel com uma letra, nunca entrou um jornal, uma revista, nada na casa – não têm a capacidade de entender o que é a abstração de uma letra. Você pergunta como é que escreve elefante e ela fala: “grande”. Isso antes de entrar na alfabetização. Essa criança entra de pé no chão. A pergunta dessa Sr^a Baranski é muito importante porque, como um professor, vindo das faculdades – hoje nós sabemos que às vezes são muito precárias – vai ensinar uma criança que vem com essa carência? Não é uma formação qualquer. Essa formação é muito importante, que a criança tenha uma creche ou um lugar onde ela possa ter acesso, mas que ele tenha também um professor capacitado para dar essa possibilidade.

Passo agora a palavra para as considerações finais da Ministra de Estado do Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome, Sr^a Tereza Campello.

A SR^a TEREZA CAMPELLO – Bom, mais uma vez, obrigada pela oportunidade. Eu acho que essa é uma matéria muito nova, nem todo mundo está matriculado – digamos assim – nessa temática. Eu vou aproveitar as palavras do Deputado Pedro para esclarecer algumas questões.

Estamos falando de educação infantil; de creche, de 0 a 3 anos; da pré-escola, de 4 a 6, e depois ensino fundamental, tudo isso é educação, continua sendo educação prevista do ponto de vista da Constituição brasileira como um direito universal. Então, nós não estamos voltando, não temos a menor intenção de voltar à época onde a creche era uma questão de assistência social. Acho que o Pedro está coberto de razão com relação a isso. O Brasil avançou muito. Podemos valorizar muito a creche como sendo também uma oportunidade para a mãe trabalhadora, mas fundamentalmente a educação infantil é um direito da criança, um direito da criança de ter acesso à educação, é uma oportunidade para essa criança de desenvolvimento cognitivo e emocional das suas capacidades de se tornar, portanto, um cidadão no pleno potencial das suas capacidades. Estamos falando de direito da criança e de direito à educação.

No Brasil Carinhoso, nós temos um conjunto de ações que incluem, inclusive, a ampliação da educação infantil com o Proinfância, que tem a ver com que tem a ver com recursos para ampliar as vagas, do ponto de vista universal.

Isso não tem nada a ver com essa parcela do Brasil Carinhoso que estamos discutindo aqui hoje. O dinheiro para a ampliação de vagas no Brasil é um dinheiro da educação, e o financiamento das vagas para a educação infantil, creche e pré-escola, é um dinheiro da educação. Nós podemos discutir se esse dinheiro é pouco, se é suficiente, se é muito, mas é recurso da educação. Todo esse debate é válido, mas é importante esclarecer, porque nós não estamos aqui discutindo o Fundeb e nem estamos aqui discutindo financiamento para pré-escola e para creche. Nós estamos discutindo acesso desigual para crianças pobres.

Em primeiro lugar, o debate sobre a ampliação de vagas é superimportante, e não seria eu que falaria sobre isso, quem teria condições de fazê-lo seria o Ministro da Educação ou a coordenadora de educação infantil. Mas nós não estamos rediscutindo isso no Brasil. Ao contrário, nós queremos continuar garantindo acesso universal à educação no Brasil, e estamos fazendo todo um esforço – Governo Federal, Estados e Municípios – para ampliar vagas e para cumprir o Plano Nacional de Educação. Esse era um assunto.

Outra questão diz respeito ao debate sobre uma parcela do Brasil Carinhoso. Quando se examina os dados sobre vagas existentes, ou seja, o estoque de vagas, as novas vagas vinham sendo preenchidas não prioritariamente por crianças mais pobres. Isto é, o acesso à educação universal não garantia que crianças de todas as classes sociais tivessem acesso igual a essa ampliação. As crianças pobres eram as últimas a serem incluídas ou estavam fora. Portanto, nós resolvemos estabelecer não uma parcela de financiamento para a educação, mas um estímulo para a inclusão, para a redução da desigualdade. Esse dinheiro não é da educação, é dinheiro do Brasil sem Miséria, e está dentro do Ministério do Desenvolvimento Social, porque não se trata de um recurso para financiar a educação, mas para premiar as prefeituras que fizeram ou que fizeram um esforço para ampliar vagas para os mais pobres.

O que nós estamos discutindo aqui? Redução de desigualdade no acesso à educação para crianças pobres. Dizer que estamos mudando a regra significa dizer: “Esse dinheiro não era para isso”. E esse dinheiro era para quê? Para quem ampliasse vagas para os mais pobres. A norma, da forma como foi estabelecida, permitia que quem reduzisse o acesso e ampliasse a desigualdade também recebesse, sendo que o recurso foi criado para premiar quem reduzisse a desigualdade. E quem aumentava a desigualdade também recebia o recurso.

Nós podemos até discutir, pois a regra anterior estava errada. A lei original visa exatamente o que nós estamos discutindo aqui. A forma como ela vinha sendo implementada não permitia que cumpríssemos o objetivo não apenas do Governo Federal, mas dos Parlamentares, que aprovaram a medida. Então, como garantir que possamos adequar a norma ao que era o nosso objetivo e que nós, gestores públicos, não possamos compactuar com repassar dinheiro para quem está descumprindo o que a legislação queria, que é o que está acontecendo hoje? A prefeitura que aumenta vagas para os mais ricos e reduz para os mais pobres está sendo premiada. Isso está em desacordo com a legislação e nos fragiliza enormemente como gestores públicos. Creio que esse é um debate que tem que ser trazido para o Parlamento.

Além disso, acho que tudo isso é muito novo, a Secretária que aqui representa a Undime tem razão em dizer que temos que melhorar a qualidade da informação. Eu acredito que estamos fazendo muito. Estive nos dois encontros da Undime, depois que foi lançado o Brasil Carinhoso, exatamente para falar sobre isso. Nossas equipes têm participado de todos os encontros da Undime, prestando atendimento aos secretários de forma personalizada, assim como o Fundeb. Nós abrimos uma comissão interministerial para melhorar as informações. Hoje, quem ligar para o FNDE terá acesso à informação no 0800, detalhadamente, para tirar dúvidas, mas ainda temos que melhorar.

Eu sei que esse é um dos pontos com que o Relator está preocupado, e penso que podemos aqui, em parceria com o Parlamento, com a Undime e com a CNM, viabilizar a ampliação e a qualificação desse acesso a informações. Acho que esse é um ponto.

Agora, o recurso era já para ampliar vagas. A gente não poderia permitir que um recurso que é para prêmio, que é um estímulo à ampliação, fosse dado para quem reduziu.

Quem teve redução dos recursos? Três casos. O primeiro: quem não tem vaga nenhuma para criança do Bolsa Família não recebeu recurso, a lei nem prevê isso; segundo: quem, ao invés de ampliar, reduziu; terceiro: quem tinha tanto dinheiro empoçado que seria mais dinheiro parado do que o dinheiro que tinha a receber. São esses três casos. Então, não estamos falando de uma situação de injustiça. Quem estava com tanto dinheiro parado, empoçado, esterilizado, que era mais do que o dinheiro que tinha para receber... Acho que essa é uma medida...

Aí eu queria ponderar com os senhores uma experiência que nós tivemos – quando voltarmos a discutir futuramente, vamos ter oportunidade de verificar se o que estou falando é verdade ou não. No caso da assistência social, nós também adotamos medidas, porque verificamos que o Fundo Nacional de Assistência Social tinha dinheiro parado. Quando lançamos medidas para evitar que esse dinheiro ficasse parado, como essa, houve também um barulho enorme entre as nossas secretárias de assistência social – disse-se que estávamos restringindo dinheiro para a assistência etc. Aí, o que verificamos? Que, na verdade, hoje – vocês podem conversar sobre isso com as secretárias e os secretários – muito desse dinheiro – eu comentava com a nossa Senadora – está parado, há secretário que nem sabe dele, o dinheiro fica lá escondido com o secretário de fazenda. É assim: eu faço superávit primário com o dinheiro do Governo Federal. O secretário de educação... O dinheiro chega, ele nem é comunicado nem fica sabendo, e o dinheiro fica lá empoçado à revelia do prefeito. Às vezes eu converso com prefeitos, tive oportunidade de conversar com vários, e fiquei sabendo que há milhões... Conversei com um prefeito – não vou citar seu nome – que tem R\$14 milhões parados na sua conta. Prefeito, gasta! Como assim tem R\$14 milhões parados? Então, muitas vezes o dinheiro está lá fazendo superávit primário às custas das fraldas, dos sabonetes, dos lençoizinhos. Isso vira uma ferramenta para o secretário de educação. Quer dizer, se não gastar, nós vamos perder esse dinheiro. E foi isto que aconteceu com a assistência social: virou uma ferramenta para o secretário de assistência ir pressionar o prefeito, pressionar o secretário de fazenda, e dizer “Se não gastar, nós vamos perder o dinheiro daqui para frente”.

Isso pode estimular, primeiro, que se gaste bem, que é o que eu acho que todos nós queremos – prefeitos, secretários. O nosso Deputado Relator já vinha comentando isso. Se gastar o dinheiro e aumentar vagas, não vai haver problema nenhum. O que estamos discutindo aqui é: se eu não gastar o dinheiro, eu vou perder o dinheiro. Então, gente, vamos gastar o dinheiro! Se gastar o dinheiro, essa medida provisória não vai ter efeito nenhum! Se gastar todo o dinheiro, o que acontece? Ótimo!

Segundo: se ampliar uma vaga... O mais espantoso é que não estamos falando de uma ampliação grande. Se tivesse ampliado uma vaga, já teria tido acesso ao recurso. Então, nós não estamos falando de nenhuma coisa absurda. Ampliou uma vaga, já tem acesso ao dinheiro. Não ampliou nenhuma vaga, ainda reduziu, e ainda

quer ter o dinheiro que é um dinheiro para premiar a redução da desigualdade... Fica uma situação bastante injusta com quem vem se esforçando para reduzir desigualdades. Então, basta ampliar uma vaga.

Aí, mais a título de esclarecimento, a questão do até... Qual é a questão? Nós queremos, para 2017, estabelecer metas para que não seja uma vaga, ampliar uma vaga. O que é isso? Há Municípios que já estão com um nível de cobertura muito alto. Há Municípios que têm baixíssimos níveis de cobertura, mas há Municípios que já estão com níveis de cobertura muito altos. Então, é injusto você obrigar esse Município que tem um nível de cobertura muito alto de crianças pobres a ter o mesmo tipo de desempenho que aquele que tinha um percentual de cobertura muito baixo. Então, temos que modular, e daí veio a nossa ideia, Secretária, de ir estabelecendo metas para 2017. Então, se só tiver que ser 50%, significa o quê? Que independentemente de eu estar fazendo esforço maior ou menor, todo mundo vai receber igual.

Nós queremos nos sentar e discutir. Eu acho que o debate que vamos fazer daqui para frente pode contribuir muito, pois poderemos ir adequando não apenas o perfil de cobertura, mas a quantidade de crianças e o Plano Nacional de Educação com a regra de não haver o mesmo tratamento para todos, que é o que estamos tendo que fazer agora. Por quê? Porque existe o imperativo dos 50%.

Por fim, com relação às resoluções, houve várias resoluções, mas todas foram publicadas anteriormente ao dinheiro ser liberado. Publicava-se a resolução e o recurso era liberado. Ela orientava o recurso daquele ano.

Nós não tivemos resolução. A resolução de 2014 não estava regulamentando o recurso de 2013. Ela surgiu exatamente a pedido dos secretários e da Undime, para aperfeiçoar a regra. A resolução de 2014 valeu para o recurso de 2014, e ficou parado um ano. Em 2015, o recurso caiu na conta e foi contingenciado, ou qualquer coisa assim. Foi liberado em outubro de 2014, e ficou mofando na conta, de uma parcela grande dos Municípios. Nós só fomos adotar uma medida um ano e dois meses depois.

Portanto, nós não estamos tratando de medidas adotadas de última hora e nem dizendo que modificamos a regra, porque a regra já era ampliar. Quem não ampliou já estava, na verdade, ao arrepio do que era o objetivo da legislação.

Nós queremos discutir, nós queremos debater, nós queremos aperfeiçoar. Hoje, tivemos uma conversa muito produtiva com o Relator e acho que este debate também é bastante esclarecedor. Nós temos a oportunidade, como sempre tivemos, de trabalhar em parceria com a Undime, a fim de continuar avançando, principalmente para ampliar a educação infantil no Brasil e reduzir as desigualdades na educação.

Obrigada.

O SR. ROGÉRIO MARINHO (PSDB - RN) – Ministra, só uma pergunta: em relação à questão da prestação de contas, o que está havendo?

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) – Eu vou pedir à Srª Rita de Cássia de Freitas Coelho, Coordenadora Geral de Educação Infantil, que responda a pergunta e já faça as suas considerações finais.

Como já são 16h28 e vai começar a Ordem do Dia, que já deveria ter começado – quando começa, temos que encerrar –, eu concedo sete minutos a cada um, a fim de que façam as suas considerações finais. Acho que conseguimos terminar antes da Ordem do Dia.

Por favor, Srª Rita de Cássia de Freitas Coelho.

A SRª RITA DE CÁSSIA DE FREITAS COELHO – A prestação de contas é uma preocupação compartilhada pelo MEC e pelo MDS. Ela exige a criação de um módulo específico dentro do SiGPC. Esse módulo já vem sendo estudado desde 2014, inclusive há uma resolução que especifica que despesas podem ser feitas com esse recurso, para que o SiGPC as inclua. Essas despesas podem ser, por exemplo, para pagar professor de educação infantil e para comprar alimentos para educação infantil. O desafio é como atestar esse objeto de educação infantil. Esse objeto é que tem sido o nosso desafio. Já há uma comissão interministerial constituída para acompanhar a construção desse sistema ou dessa aba específica dentro do sistema de prestação de contas, mas nós reconhecemos que é um fator de comprometimento na aplicação do recurso para o Município, de insegurança do Município, e queremos superar isso rapidamente.

Eu queria lembrar que o que nós estamos discutindo aqui é uma das três dimensões específicas da educação dentro do Brasil Carinhoso. O Brasil Carinho é uma política intersetorial entre educação, saúde e desenvolvimento social.

No campo da educação, o Brasil Carinhoso tem três dimensões. Com o orçamento do Ministério da Educação, nós antecipamos o custeio de todas as novas matrículas, que são feitas em novos estabelecimentos construídos com recursos do Governo Federal – não são 50%, é um repasse integral do valor do Fundeb feito antecipadamente até que aquela matrícula passe a ser coberta pelo Fundeb –, e nós damos o mesmo tratamento a vagas novas que o Município crie com recursos próprios na rede pública municipal ou na rede conveniada – orçamento do MEC, repasse dentro de um sistema específico que o MEC criou; dentro do Simec, nós temos dois módulos específicos nos quais a solicitação do Município é analisada caso a caso.

E o que estamos discutindo aqui é uma alteração nos recursos suplementares, de apoio à expansão da creche, via orçamento do MDS, via essa ação intersetorial. Fora isso, nós temos ações da saúde e temos ações importantíssimas no âmbito do MDS, inclusive em relação ao Bolsa Família, ao cálculo do Bolsa Família, considerando as crianças de 0 a 5 anos de idade.

Então, é uma pequena parte do Brasil Carinhoso, e uma pequena parte que visa o aprimoramento da gestão, gestão do Governo Federal e gestão dos Municípios.

De forma muito rápida, eu vou só informar, respondendo ao Senador: o PAR 2015-2018 já está aberto. Ele foi muito aprimorado, inclusive, na perspectiva de implantação do Plano Nacional de Educação, nós já temos perguntas complementares que visam a busca ativa e outros aspectos que o plano coloca. Ele está aberto no módulo diagnóstico, onde o Município preenche o seu diagnóstico para fazer a sua reivindicação.

O Proinfância teve um impacto muito grande na negociação que o MEC fez a partir das chamadas modalidade inovadoras, que acabaram se mostrando inviabilizadas na relação com as empreiteiras que ganharam as licitações do FNDE. Então, o FNDE já reviu todo esse procedimento, já há projetos de ajuste. Os projetos que não tinham sido iniciados podem ser reformulados, e os projetos já iniciados estão sendo negociados caso a caso pelo FNDE. Nós já temos em execução essas 6 mil obras e, já em funcionamento, 2,5 mil instituições.

Em relação ao Plano Municipal de Educação, o nosso percentual não é mais esse. A Sase monitora frequentemente, mas ainda não temos a totalidade dos Municípios com o Plano Municipal aprovado em lei. Nós temos a totalidade dos Municípios já executando, já discutindo, mas nem todos ainda aprovados em lei.

Eu queria responder a pergunta da Anna Flavia, nossa colega que está acompanhando a nossa audiência, dizendo a ela que o Ministério da Educação possui uma especialização em docência na educação infantil ofertada por 27 universidades federais, presentes em todos os Estados do Brasil. É, então, uma questão de ela se articular com essas universidades, se matricular. E a nossa perspectiva – está em discussão no Ministério – é que esse programa de formação continuada seja um pacto nacional pela qualidade da docência na educação infantil.

Muito obrigada.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) – Obrigada.

Agora, uma pergunta minha. Gostaria de saber se ele vai ser mantido. No mês passado houve uma confusão enorme, porque ele iria ser reduzido...

A SRª RITA DE CÁSSIA DE FREITAS COELHO – Sempre há uma confusão, não é, Senadora?

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) – Eu acho extremamente importante que ele seja mantido.

A SRª RITA DE CÁSSIA DE FREITAS COELHO – Isso, nós precisamos desse apoio de vocês...

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) – Aqui recebemos mais de 100 mil assinaturas para mantê-lo, e eu o acho fundamental.

A SRª RITA DE CÁSSIA DE FREITAS COELHO – Exatamente.

A nossa perspectiva – estamos discutindo isso com o Ministro – é que, inclusive, ele se configure como um pacto nacional pela qualidade da docência.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) – Fico feliz com essa informação.

Agora, a Srª Manuelina Martins Cabral, que é Vice-Presidente da União Nacional dos Dirigentes Municipais de Educação (Undime), que tem sete minutos para fazer as suas considerações finais.

A SRª MANUELINA MARTINS CABRAL – Em primeiro lugar, quero agradecer imensamente a oportunidade de estar aqui discutindo.

Como foi dito pela Mesa, é na Undime e nas prefeituras que as coisas acontecem de fato, pois é onde o cidadão mora que as políticas públicas acontecem. E é relevante fazer essa discussão. Eu fico feliz, quando discutimos, ao sentir que fomos provocados e que provocamos.

Eu fiquei feliz, Ministra, por perceber que foram pontuadas todas as preocupações que a Undime trouxe, e reforço a que se refere à implantação do programa no período de transição. Infelizmente, no Brasil ainda existe a cultura de que “se estou saindo, não vou aderir ao programa” ou “não vou fazer par”, como deveria ser feito para o próximo. Por mais que se avance, ainda existe essa cultura, infelizmente.

Eu gostaria de me dirigir ao Deputado Pedro, que ressaltou a importância de a educação infantil ser tratada como educação. Nós educadores sabemos que a educação infantil está posta desde 1996, por meio da LDB. E fico triste por saber que, em 2016, após tantos anos, ainda não avançamos o suficiente. Como educadora, é triste saber que o percentual ainda é muito insignificante, que precisamos de políticas sociais para avançar um pouco.

Educação infantil de qualidade só vai ocorrer, de fato, quando houver o entendimento de que ela tem que ser intersetorial, porque a primeira infância é o período principal para a criança, é o período em que ela está constituindo o seu sistema cerebral. Portanto, é necessário um acompanhamento de saúde, de assistência

social e especificamente de educação, pois sabemos que as coisas acontecem, de fato, é na educação. Alguns aqui já foram prefeitos e sabem que quando a educação ocorre com as demais políticas o êxito é mais garantido.

Hoje, Rita, nossa parceira do MEC, a educação infantil precisa do Programa Brasil Carinhoso, tanto para ampliar o acesso, Ministra, com o aumento de vagas, como para reduzir a desigualdade, mas principalmente com foco na educação. Precisamos tratar educação infantil como educação. E, para tratarmos, precisamos de recursos, sim, porque a educação infantil é a etapa mais cara para a prefeitura, como mostrou aqui o Prefeito, com o estudo que os trouxe. Hoje, a legislação exige que haja professores habilitados e qualificados para trabalhar com a criança de zero a três anos. E sabemos que, para trabalhar com cinco bebês, precisamos de praticamente cinco profissionais, em tempo integral, já que a criança permanece na escola por dez horas diárias. E o piso salarial do professor atualmente, de acordo com a Lei do Piso, estabelece um terço de hora/atividade. O professor trabalha duas horas, se é um professor de vinte horas, e quatro horas, se é um professor de quarenta horas. Portanto, eu preciso de vários profissionais. O que demanda maior quantidade de recursos é com pessoal. Mas é claro que todas as outras políticas são necessárias.

Eu gostaria de agradecer e de colocar a Undime sempre à disposição para as discussões e agradecer à Senadora Marta – esteve ausente na fala, mas retornou devido à importância da pauta. Agradeço aqui ao Deputado Rogério, e coloco a Undime à disposição para sermos parceiros, porque é onde de fato vão ser efetivadas as políticas.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) – Obrigada, Srª Manuelina Martins Cabral, da Undime.

Com a palavra, o Sr. Marcelo Beltrão, Segundo Secretário da Confederação Nacional dos Municípios (CNM).

O SR. MARCELO BELTRÃO – Quero cumprimentar a Senadora Marta Suplicy – no momento da minha fala ela estava ausente – e dizer-lhe que foi uma discussão muito gratificante, fomos provocados, provocamos.

Espero que tenhamos os mesmos objetivos. Para atingir uma das metas do milênio, alfabetizar aos 8 anos de idade, é preciso que as crianças, principalmente aquelas que têm uma vulnerabilidade social maior, tenham acesso à educação.

A meta do PNE – até 2024, 50% –, dá, com muito esforço, para nós ultrapassamos, com programas como o Brasil Carinhoso, Ministra Tereza, que incentiva, estimula. Estamos aqui apresentando propostas para que ele se aperfeiçoe, para que, dentro de um orçamento sugerido, com regras claras e previamente estabelecidas, possamos fazer com que os 5.569 prefeitos adiram.

Tenho certeza de que nenhum gestor que se candidatou ou que assumiu em palanque compromissos com a população queria abrir mão de um programa como esse. Logicamente, precisamos divulgá-lo cada vez mais, e eu acho que a Undime é um grande instrumento para isso, a própria CNM é um grande instrumento para isso. Precisamos levá-lo à perfeição, fazer com que se estimule o financiamento... Eu sei que é intersetorial, o programa é de outros ministérios – é do Social, é do FNDE, junto com o Ministério da Educação –, mas ele complementa um financiamento hoje que...

É preciso suar bastante para cumprir os compromissos que se tem dentro do Município. A Secretária falou sobre o piso do magistério. Não é um ponto da pauta, nem eu queria aprofundá-lo, mas hoje nós temos uma conta que precisa ser feita. A matrícula da educação básica diminui exponencialmente – no censo demográfico tem diminuído bastante –, e o valor nominal que os Municípios recebem não acompanha o crescimento do piso, porque, à medida que diminui o valor *per capita* do crescimento da matrícula, o valor *per capita* aumenta, e a regra do piso é justamente pelo valor *per capita*. Então, o valor nominal da maioria dos Municípios...

Por exemplo, se a previsão do Tesouro Nacional for concretizada, o Estado de Alagoas crescerá 2,65%, enquanto o piso vai ser reajustado em 11,35%. Então, é um ponto que merece uma discussão séria, porque, no final das contas, os gestores estão, sim, preocupados em cumprir todos os seus compromissos.

Não se atinge a qualidade na educação somente com pessoal. Precisamos discutir a questão. Aproveito estas considerações finais para tocar no ponto das creches. O Senador Pimentel falou da questão das construções. Nós tivemos vários problemas, os Municípios tiveram vários problemas no decorrer do programa para a construção, para abrir vagas. Principalmente no método inovador, houve a adesão de algumas empresas – no nosso caso, lá no Nordeste, foi a MVC, que não conseguiu cumprir prazos, passou praticamente dois anos parada em suas construções.

E aí eu queria parabenizar o presidente do Fundo, Edilvan, que tomou para si a responsabilidade, negociou, levou à frente.

Hoje, em Alagoas, existem algumas empresas fazendo toda a fiscalização para o reinício e a retomada das obras, que são muito importantes para o aumento das matrículas e cumprimento da meta do PNE.

Quero dizer ao Senador que nenhum dos Municípios e dos prefeitos descumpriu a questão das doações dos terrenos, até porque era pré-requisito para poderem aderir à ata do FNDE. Então, os gestores, e tenho certeza, pessoal, todo e qualquer prefeito, na sua grande maioria – é ruim generalizar –, que foi a palanque, que

se comprometeu com a população, todos eles querem fazer o melhor para o seu Município. Isso é questão fundamental até de sobrevivência na política, e também para poder fazer o melhor naquilo a que ele se propôs. Falo isso pela maioria dos prefeitos que conheço, falo isso por mim.

Eu queria parabenizar, mais uma vez, a Ministra Tereza Campello e todo o seu Ministério pela idealização do programa, mas precisamos aperfeiçoá-lo. Ele é muito importante, sim, para a manutenção adequada do processo, da qualidade da educação infantil, como também para estimular novas matrículas, e é preciso que a gente tenha esse aperfeiçoamento. Como foi citado aqui, depois de quatro anos, a gente não tem o módulo adequado para fazer a prestação de contas. Precisamos, realmente, aperfeiçoá-lo. A gente conta com o apoio do Governo Federal...

(Soa a campanha.)

O SR. MARCELO BELTRÃO – ... e desta Comissão, para que a gente possa passar isso para todos os gestores municipais.

Quero agradecer, mais uma vez, o convite e dizer que a CNM está à disposição para que se possa fazer e dissolver todo o processo do Brasil Carinhoso, para que gente possa avançar nas metas do PNE.

Obrigado, Presidente.

A SRª PRESIDENTE (Marta Suplicy. PMDB - SP) – Obrigada, Sr. Marcelo Beltrão. Quero agradecer a Ministra Tereza Campello pela presença, o Relator, as autoridades aqui desta Mesa nesta audiência pública, destinada a examinar e emitir parecer sob a Medida Provisória nº 705, que dispõe sobre o apoio financeiro da União aos Municípios e ao Distrito Federal para ampliação da oferta da educação infantil.

Acredito que foi bastante proveitosa essa discussão, e fazemos votos para que consigamos, a partir dessa discussão, aprimorar a medida provisória e que tenhamos êxito para continuar o programa, que é exitoso e tão necessário ao Brasil.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 14 horas e 37 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 48 minutos.)

ATA DA 2ª REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 2016, PUBLICADA EM 2 DE MARÇO 2016, QUE “EXTINGUE O ADICIONAL DE TARIFA AEROPORTUÁRIA E ALTERA A LEI Nº 5.862, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1972, E A LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986”, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 55ª LEGISLATURA, REALIZADA NO SENADO FEDERAL, NO DIA 17 DE MAIO DE 2016.

Às catorze horas e quarenta e oito minutos do dia dezessete de maio de dois mil e dezesseis, no Plenário número seis da Ala Senador Nilo Coelho, sob a Presidência do Senhor Senador Hélio José, reúne-se a Comissão Mista da Medida Provisória nº 714, de 2016, com a presença dos Senadores Flexa Ribeiro; e dos Deputados Zé Geraldo, Celso Maldaner e Hildo Rocha. Deixam de comparecer os demais membros. Havendo número regimental, a Presidência declara aberta a presente Reunião e convida para assento à mesa os seguintes participantes: Eduardo Sanovicz - Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas – ABEAR; Tiago Rosa da Silva - Diretor Comandante do Sindicato Nacional dos Aeronautas; Nelson Antônio Paim - Presidente do Sindicato de Aviação Agrícola - SINDAG; Douglas Rebouças de Almeida - Diretor Executivo da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos – ANEAA. O Presidente passa a palavra ao Relator para suas considerações iniciais e, em seguida, para os Palestrantes para que façam suas exposições. O Presidente registra a presença e passa a palavra ao Sr. Pedro Azambuja, Presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Administração Aeroportuária – SINEAA. O Relator usa da palavra para suas considerações finais. O Presidente passa a palavra a cada um dos expositores para que façam suas considerações finais. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a Reunião às dezesseis horas e quatro minutos, lavrando eu, Thiago Nascimento Castro Silva, Secretário da Comissão, a presente Ata, que será assinada pelo Senhor Presidente, Senador Hélio José, e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

Senador HÉLIO JOSÉ
Presidente

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) – Havendo número regimental, declaro aberta a 2ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 714, de 2016.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública para debater a matéria.

Primeiro, queria registrar a presença do nosso nobre Deputado Hildo Rocha, do nosso nobre Deputado Zé Geraldo, nosso Relator, que daqui a pouco vai ter o uso da palavra também.

Gostaria de convidar, para compor a Mesa, o Sr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear).

Tudo bem, Eduardo? Prazer. Seja bem-vindo.

Gostaria de convidar, para compor a Mesa, o Sr. Tiago Rosa da Silva, Diretor Comandante do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA).

Tiago, por favor. Seja bem-vindo.

Gostaria de convidar, para compor a Mesa, o Sr. Nelson Antônio Paim, Presidente do Sindicato de Aviação Agrícola (Sindag).

Paim é parente do Paulo Paim? Não.

Gostaria de convidar também, para compor a Mesa, o Sr. Douglas Rebouças de Almeida, Diretor-Executivo da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (Aneea).

Seja bem-vindo, Douglas.

Eu queria comunicar que o Pedro Azambuja, do Sineaa, está presente. Vou dar cinco minutos para você falar de onde você se encontra, vou dar a você esse espaço. Nós já havíamos acertado essa composição aqui, mas, em deferência a sua solicitação, em deferência ao importante sindicato que V. Sª representa, vou lhe dar oportunidade de falar. Cada um aqui terá dez minutos de fala. Em seguida, vamos abrir para as considerações de algum Senador ou Deputado que esteja presente. Depois, com certeza, voltarão às considerações finais, quando poderão responder a alguma pergunta que porventura aconteça.

O nosso nobre Relator, com certeza, é o nosso primeiro a fazer todas as questões.

Eu só gostaria de dizer que esta audiência pública será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. As pessoas que tenham interesse em participar com comentários ou perguntas podem fazê-lo por meio da página www.senado.leg.br/ecidania, e do Alô Senado, através do número 0800-612211.

A Presidência adotará as seguintes normas: o convidado fará a sua exposição por dez minutos e, em seguida, abriremos à fase de interpelação pelos Srs. Parlamentares inscritos. A palavra aos Srs. Parlamentares será concedida na ordem de inscrição.

Neste momento, eu gostaria de fazer uma breve fala; depois, passarei ao meu nobre Relator e, em seguida, para as exposições.

Sr^{as} e Srs. Senadores e Deputados, membros componentes desta Mesa e desta plenária, foi com grande satisfação e entusiasmo que aceitei a indicação para presidir esta Comissão Mista que trata da Medida Provisória nº 714, de 2016, que tem grande relevância no cenário nacional e internacional da aviação civil e que, sobretudo, vem contribuir na resolução de alguns gargalos que impedem o desenvolvimento e o aprimoramento do segmento da aviação civil.

Esta medida provisória apresenta dois eixos de atuação. O primeiro deles trata da extinção do Adicional de Tarifa Aeroportuária (Ataero, criado pela Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989), e o segundo aumenta os limites de participação do capital estrangeiro na prestação do serviço de transporte aéreo no Brasil.

Para atingir tais objetivos está disposta em seis artigos.

O primeiro deles extingue o Ataero a partir de 1º de janeiro de 2017, e determina a incorporação de seu valor às tarifas aeroportuárias.

O art. 2º determina que, no caso dos aeroportos já concedidos à iniciativa privada, o aumento da receita advindo do reajuste das tarifas aeroportuárias seja vertido ao Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), até que se proceda ao consequente reequilíbrio econômico-financeiro das concessões.

O art. 3º altera a lei de criação da Infraero (Lei nº 5.862, de 12 de dezembro de 1972), para facultar à União atribuir a implantação, administração e operação comercial e industrial da infraestrutura aeroportuária a essa estatal tanto por meio de ato administrativo, como por contratação direta.

O art. 4º eleva o limite de participação do capital estrangeiro, com direito a voto, na operação dos serviços de transporte aéreo, sejam eles concedidos ou autorizados, para 49% (até então o limite era de 20%); suprime a determinação de que a direção das empresas que prestam tal serviço seja exercida exclusivamente por brasileiros; e, por fim, permite que acordo bilateral do Brasil com outros países possa elevar o limite de participação do capital de seus cidadãos para além dos mencionados 49%, e vice-versa.

O art. 5º, por sua vez, trata das revogações:

Inciso III do *caput* do art. 181 (proibição de estrangeiros na direção das empresas aéreas) e art. 182 (a redação deste artigo foi incorporada ao art. 181) da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica);

E a partir de 1º de janeiro de 2017:

Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989 (lei de criação do Ataero);

Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992 (dispõe sobre as destinações de recursos do Ataero); e o inciso I do §1º do art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011 (determinava que o Ataero fosse destinado ao FNAC).

Por fim, o art. 6º determina a vigência imediata da Medida Provisória nº 714, de 2016.

De acordo com o plano de trabalho apresentado pela Comissão, pelo Ex^{mo} Deputado Zé Geraldo, Relator desta medida provisória, estaremos realizando nesta tarde a primeira audiência pública para dirimir algumas questões que precisam de maior profundidade na abordagem inerente a esta MP.

O nosso nobre Deputado Zé Geraldo vai poder falar agora, inclusive explanar algumas coisas que ele espera sejam respondidas pelos nossos convidados, para podermos aprofundar e ter condições de apresentar um bom relatório, o mais breve possível, desta medida provisória. Quero deixar para o nosso nobre Deputado Zé Geraldo fazer algumas perguntas importantes, depois farei outras da minha lavra.

Tem a palavra o Deputado Zé Geraldo.

O SR. ZÉ GERALDO (PT - PA) – Primeiro quero agradecer a presença de todos. Naturalmente, a dinâmica que escolhemos não poderia ser diferente, que é de ouvir todos os interessados no assunto. Nós aqui estamos tratando de temas como a entrada de capital externo. Naturalmente, isso nos traz preocupação. Os trabalhadores da aviação civil nos procuraram e começaram a colocar suas preocupações. Outros nos procuraram, tanto é que já chegamos ao número de quase 50 emendas, o que é natural, porque esta medida provisória tem uma abrangência muito grande. Nós, provavelmente na próxima semana, teremos de fazer um esforço de começar a construir o relatório, até porque senão vamos perder prazo. Estamos com o tempo já no limite.

O objetivo desta audiência pública hoje é mais ouvir. Depois que vocês falarem nós vamos interagir. Na próxima semana, na terça-feira, neste mesmo horário, nós ouviremos o Governo. A partir daí, então, esperamos trabalhar a confecção do relatório e procurar aproveitar este momento para ter uma legislação atualizada para o momento que o Brasil vive.

Então, sem muitas delongas, eu proponho que a gente abra os trabalhos, iniciando pela ordem da lista.

V. Ex^a conduz, Presidente, chamando?

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) – Com certeza. Eu só queria, para poder abrilhantar, ler as perguntas do e-Cidadania que já chegaram. Vocês já podem responder algumas perguntas que chegaram.

Pergunta 1, do Paulo Roberto de Nunez Soares:

“No momento, as aéreas estrangeiras estão com alguma folga em seu caixa, em virtude da queda no preço do petróleo. Quando esse preço voltar a subir e elas voltarem a operar com menores taxas de retorno, qual seria o impacto sobre as nossas aéreas, agora expostas ao risco delas?”

Pergunta 2, também do Paulo Roberto de Nunez Soares:

“Caso se aumente a abertura de capital para 100%, espera-se que haja algum impacto positivo na aviação regional? Ou os estrangeiros darão preferência a maiores e mais rápidos retornos concentrando suas operações onde já há mais demanda consolidada?”

O Paulo parece que é um especialista na área, fez quatro perguntas.

Pergunta 3, do Paulo Roberto de Nunez Soares:

“O limite de 49% mantém a empresa como brasileira e evita a inversão fiscal (mudança de sede para o exterior). Que outras vantagens há na manutenção desse limite em 49%? Há alguma desvantagem?”

Pergunta 4, penúltima pergunta:

“Os Estados Unidos limitam a participação de capital estrangeiro em suas aéreas a 25%. Por que deveríamos permitir uma maior participação em nossas empresas?”

O último comentário é da Anna Flavia Schmitt Wyse Baranski:

“Sou absolutamente contra a extinção desta tarifa, porque os serviços que estão muito ruins ficarão ainda piores... Essa taxa é muito importante para a manutenção!”

Eu gostaria de complementar com o seguinte: com essa nova taxa, não há um certo direcionamento para resolver a questão da TAM? Eu queria saber se há um favorecimento direcionado às empresas chilenas. Se houver isso, não quero assinar embaixo de uma questão direcionada para uma empresa, para um estado, para um país, tirando a livre concorrência.

Então, eu gostaria de ouvir a opinião dos colegas sobre essa questão e se essa medida provisória, como muitos falam, está vindo para resolver o problema da GOL. Eu gostaria de ouvir sobre essa questão, porque eu não estou aqui para resolver problema de uma empresa isolada nem para direcionar a situação para uma questão. Tenho certeza de que o Deputado Zé Geraldo também não está aqui para esse tipo de assunto. Quero ouvir isso de vocês, porque esses são os dois assuntos mais recorrentes das pessoas que me procuram: se esta medida provisória é direcionada para beneficiar a GOL, que está passando por dificuldades; e se esta medida provisória é direcionada para que a LAN possa realmente absorver toda a TAM de forma muito maior, dispensando os servidores brasileiros da direção, da própria TAM, etc. e tal. Eu gostaria que essas duas perguntas – hoje estou aqui com o sindicato, com as representações de classe – fossem devidamente esclarecidas para mim, porque há muita gente me procurando, tenho certeza de que também ao Zé Geraldo, colocando essas causas, e a gente precisa saber pelo menos a resposta.

Muito obrigado.

A primeira palavra é do Dr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear).

O SR. EDUARDO SANOVICZ – Boa tarde a todos, Senador Hélio, Deputado Zé Geraldo, colegas de mesa, senhoras e senhores.

Vou ser bem objetivo, talvez eu nem use o total de dez minutos. Muito rapidamente, para quem pela primeira vez tem contato conosco, a Abear foi criada em 2012 e representa o conjunto da aviação comercial brasileira. A Abear trabalha em três questões centrais. Trabalha para que a regulação da aviação brasileira tenha padrões internacionais. Hoje vários dos nossos padrões de regulação são aquilo que, de maneira um pouco divertida, a gente chama de jabuticaba, porque só existem no Brasil. Trabalha por um Estado eficiente, qual seja, com todos os serviços que fazem com que a aviação seja eficaz, serviços públicos e privados.

E trabalha pela defesa da liberdade tarifária, instituída em 2002, porque começou a trazer o Brasil para os mesmos níveis a que vinha o mercado norte-americano desde os anos 70; o europeu, desde os anos 80; e o asiático, desde os anos 90. A liberdade tarifária foi o primeiro passo nesse processo de desregulamentação e foi somente benéfica para os consumidores, na medida em que o preço da tarifa aérea caiu pela metade. Esse é o resultado.

De 2012, com a desregulamentação, para cá, nós fomos de 30 milhões para 100 milhões de passageiros, com índices técnicos bastante eficazes, com índices de segurança, pontualidade e bagagem, que é um tema que diz muito respeito aos consumidores, melhores e superiores à média mundial, e a tarifa doméstica cai para menos da metade do que era anos atrás. Essa é a razão pela qual um volume importante de inclusão de passageiros se deu. E isso veio até 2013.

Em 2014, as coisas começam a se complicar e, em 2015, se complicam de vez, e por quê? Porque, por consequência de um ambiente econômico muito deteriorado, os passageiros corporativos, que respondem

por 65%, 70% da receita, caem pela metade e os custos explodem, destacadamente os custos dolarizados. São dois custos principais, Srs. Senadores, Srs. Deputados. Primeiro, o custo de querosene de aviação, que é aproximadamente 38% do custo de uma passagem no Brasil, quando a média mundial é de 28%; aqui são dez pontos acima. E o custo do *leasing*, que é dolarizado. Quando o dólar explode, para dar um dado bem simples do ano passado, enquanto o custo da operação subiu 24%, a receita caiu 19%. Essa queda de receita é basicamente a queda de passagem, de poder aquisitivo, a queda de demanda. O número de passageiros caiu.

Ora, o que aconteceu? Nos anos 70, 80, quando essa desregulamentação ocorre nos Estados Unidos e na Europa, a gente tem a mesma queda de tarifa média. Hoje, discutindo especificamente a questão de capital estrangeiro, qual é a diferença entre financiamento e capital? Hoje você tem que, eventualmente, para se financiar, buscar crédito. Quando busca crédito, você tem um dinheiro emprestado para o qual tem que dar retorno; você paga juros, paga comissões etc. Quando você tem um aumento de capital, possibilidade de aumento, o sócio, o cara que vai pôr o capital entra com o risco. Portanto, é muito melhor você poder receber capital do que ter de tomar um empréstimo. O capital passa a fazer parte da sua estrutura.

Ora, o importante, eu quero colocar aqui, é que esse assunto da ampliação do capital é apenas um dos temas que podem fazer com que a aviação brasileira seja ainda mais competitiva e que os preços eventualmente caíam ainda mais. Por quê? Porque é preciso cumprir a missão por inteiro.

Hoje, por exemplo, os dois temas mais debatidos no processo de desregulamentação em curso são franquia de bagagem e a meteorologia. No Planeta inteiro, quando você contrata um voo, tem até três horas para sair do ponto A para o ponto B. Se não sair, tem que indenizar, se o avião quebrou ou se a tripulação não compareceu. Agora, se choveu ou se nevou, São Pedro não é nosso funcionário, não é? Então, em nenhum lugar do Planeta isso se atribui à companhia aérea. Aqui sim. Quando chove, é um tema que não está na nossa governabilidade, implica indenizações. Isso significa o seguinte: é um processo extremamente injusto, porque, como não existe subsídio na aviação, todo Real que entra no sistema vem das tarifas praticadas ou dos preços cobrados.

Então, você acaba imputando ao passageiro algo que não lhe é correto atribuir. Esse tema é importante que acompanhe o processo.

Segundo, as distorções competitivas. Vejam, por exemplo, a carga tributária no Brasil hoje é de 35,07% para as empresas brasileiras enquanto a carga americana é de 21%. Eu estava lendo há pouco um texto que dizia que as tarifas aqui são mais ou menos semelhantes às americanas. Está errado esse texto, essa conta está completamente errada. Mas, ainda que estivesse correta, vejam que a margem de ganho americana só em imposto é de 16 pontos. Com a Europa, a nossa diferença, somando tributos, custos, regulamentação, é de 27%. Vejam, isso quer dizer o seguinte: se a companhia aérea europeia, mais eficiente em gestão dos seus custos, amanhã, por um passe de mágica, passasse a operar no Brasil, custaria 27% mais cara.

E a aviação é um dado importante pelo seguinte: é um trabalho fortemente regulamentado. Na aviação a gente não acha nada, os números são todos expostos. A gente pode discutir muito a interpretação eventual do número A ou do número B, e isso é do debate, é da democracia, é positivo que o façam, mas os números estão lá, as pessoas podem interpretá-los livremente. Inclusive, por regulamentação, Sr. Senador e Sr. Deputado, todos os números sobre as finanças e os balanços das empresas são publicados no *site* da Anac ainda que sob capital fechado. Esse é o único setor que tem seus números públicos, portanto, podem ser consultados.

Esse é o dado do querosene de aviação. Basicamente essa distorção, o dado brasileiro ser dez pontos mais alto que o dado internacional, se deve à fórmula de precificação da Petrobras, que precifica em dólar ao câmbio do dia, embora mais de 90% do querosene consumido no Brasil seja produzido no Brasil, mas basicamente se deve ao ICMS. Muitas vezes, Senador, um consumidor pega um voo aqui em Brasília rumo a Fortaleza, olha o jornal e vê que a passagem do voo aqui de Brasília para Buenos Aires algumas vezes é mais barata. Por que é mais barata? É mais barata porque o voo para o exterior não paga ICMS sobre o querosene de aviação, então, de saída, sai mais barato. Em um Estado como o meu, São Paulo, onde o ICMS chega a 25% e vai a até 33%, isso, de saída, transforma o voo para o exterior em 10% mais barato. Significa o seguinte: em vez de estimularmos o turismo interno – São Paulo é o maior mercado emissor do País –, em vez de estimularmos a saírem de São Paulo para Maceió, Recife, Fortaleza, Manaus etc., estamos estimulando a irem para fora. Então, esse é um tema importante que se soma, que deve ser somado a essa agenda para entendermos como ela se completa.

Isto posto quero dizer o seguinte: nós somos favoráveis a essa emenda que amplia o percentual de capital a 49% e entendemos que ela não favorece uma empresa A ou B, mas favorece a capacidade que o Brasil tem de continuar mantendo a sua aviação funcionando, continuar mantendo a sua aviação atendendo não apenas os destinos que já atende, mas eventualmente ampliá-los. E é importante que entendamos que tudo isso deve ser feito cumprindo rigorosamente as normas constitucionais brasileiras no que diz respeito às relações de trabalho e emprego. Eu só entro nesse ponto a título de conclusão porque estava lendo o material, brilhantemente produzido pelo SNA, e creio que deve ficar muito claro aqui o seguinte...

(Soa a campanha.)

O SR. EDUARDO SANOVICZ – ... que não há hipótese de nenhum processo, quer seja uma medida provisória, uma emenda ou uma lei, contrariar a Constituição no que diz respeito às relações de trabalho e emprego e as garantias que ela mantém. Nenhuma organização neste País, empresa aérea, empresa metalúrgica, seja lá o que for, pode contrariar a Constituição, sob o risco de sofrer todas as penalidades.

Eu creio que, com isso, cumpro o meu tempo e fico à disposição para os debates que se sucederem. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) – Quero agradecer ao Eduardo e, em seguida, depois do último orador, a gente volta a falar, o.k. Eduardo?

Vamos ao Tiago Rosa da Silva, Diretor Comandante do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

O SR. TIAGO ROSA DA SILVA – Boa tarde. Eu vou ser o mais rápido possível também, mais sucinto.

A Medida Provisória nº 714, na forma como ela está editada, como a sociedade brasileira reagiria se nós informássemos que ela vai trazer demissão, perigo ou insegurança para as operações? Que ela não gera aumento de concorrência, como a ideia vende? Que ela não vai diminuir o preço das passagens? E que ela ainda vai gerar uma evasão de divisas de, no mínimo, mais de R\$4 bilhões? No momento em que se começa a falar novamente da criação de um imposto, de uma CPMF.

Bom, deixo essas perguntas no ar.

A medida provisória traz, no seu §5º, que muito nos interessa, a questão de que, em caso de reciprocidade entre países, ela pode chegar a 100% de capital externo.

O que quer dizer isso? Quais países, hoje, podem oferecer reciprocidade para o Brasil? As empresas brasileiras vão poder ter 100% das americanas? Das europeias? Quem tem dinheiro no mundo hoje para comprar uma empresa brasileira? Os chineses, talvez? Os árabes? Quem desses pode oferecer a reciprocidade? Nenhum.

Os Estados Unidos, como já foi dito aqui, permitem 25% de participação nas empresas aéreas lá. Ou seja, eles não oferecem reciprocidade, conseqüentemente eles não vão poder comprar nenhuma empresa brasileira. Na Europa, é 49%; na China, é 35. Mas, pasmem, no Chile, é de 100%.

Então, Senador, eu posso já responder a sua pergunta, ainda que fugindo à minha apresentação: a medida provisória beneficia somente a TAM? Eu diria que sim. Eu não sei como é que a Gol, a Azul e a Avianca não estão aqui esperneando, porque é uma clara falta de concorrência entre elas. Em um próximo momento, nós vamos ter a LAN comprando a TAM de forma oficial, com 100% de capital externo, como o Eduardo brilhantemente acabou de falar, vai ser mais barato pegar esse dinheiro como capital, ou seja, a LAN vai ter esse dinheiro barato enquanto as outras não vão ter. Só isso aí já seria uma clara falta de competitividade. Esse é o entendimento do sindicato.

A outra pergunta: beneficiaria a Gol? A posição do sindicato é de que não. Para beneficiar a Gol, na norma teria que estar escrito assim: “Em caso de reciprocidade, com Estados que têm céus abertos com o Brasil”. Aí, talvez, a Gol fosse beneficiada, porque os Estados Unidos têm céus abertos com o Brasil, e porque a Gol, todo mundo sabe, o sócio que mais tem dinheiro na Gol é a americana Delta.

Então, essa reciprocidade vai permitir que a LAN tenha vantagem.

Agora, em um futuro próximo, a Gol vai poder vender? Só se for para a LAN. E aí nós vamos fechar a Gol e fazer uma grande LAN no Brasil.

Abriu o capital vai aumentar a concorrência? O pessoal costuma dizer, hoje, a United é uma das grandes sócias na Azul, a Delta é uma das grandes sócias na Gol, a LAN é praticamente dona da TAM e a Avianca tem sua empresa-mãe na Colômbia.

Então, nós permitimos dinheiro de fora para entrar aqui em nosso mercado. Vai vir a Ryanair voar aqui, como o pessoal comenta? Vai vir a Southwest, vai vir? Grandes empresários, CEO de empresas brasileiras, dando entrevistas públicas, dizendo que o mercado brasileiro comporta quatro empresas, três robustas. Isso é claro.

Então, eu refaço a pergunta. Nós já temos quatro empresas que têm percentuais de capital para empresas estrangeiras, quando a gente abrir o capital, se a gente abrir, nós teremos mais empresas no Brasil? Pode ser que sim, mas há uma grande chance de que não.

O preço das passagens, eu faço coro ao que o Eduardo Sanovicz comentou aqui, nós precisamos, antes de debater a abertura de capital, debater a questão tributária, porque no Brasil as empresas brasileiras têm 35% no seu custo operacional, enquanto nos Estados Unidos 21%. Aí você me diz, a empresa americana vai vir para o Brasil e vai fazer a passagem mais barata. Não vai, o custo de assento por quilômetro, fonte da Anac e fonte da FAA, que é a Agência Regulatória Americana, trazem uma diferença entre os dois países de 10%. Então, a passagem brasileira, na média, é 10% maior que a americana, a tarifa média. Só que nós temos 14% a mais de custo de imposto. Então, se uma empresa aérea americana vier voar no Brasil, aqui, com 100% de capital, quanto que ela vai gastar de imposto? Eduardo acabou de falar, 27%. Então, ela já vai aumentar o seu custo. Esse preço da passagem vai chegar na mesma coisa. As empresas brasileiras, o custo da passagem, no meu ponto de

vista, estão de parabéns, estão fazendo um custo excelente. E abrir o capital? Não necessariamente vai trazer essa consequência para o Brasil, pode até trazer, mas aí seriam as empresas americanas fazendo *dumping* no mercado brasileiro, para quebrar quem não for vendido, depois ter o monopólio e seguir sozinho no mercado praticando o preço que desejar.

Eu vou ater-me nas liberdades do ar. As liberdades do ar são acordos bilaterais assinados entre países que permitem sobrevoar um determinado Estado, que permitem pouso técnico, um pouso para abastecer, são as liberdades do ar acordadas desde 1944, na Convenção de Chicago.

A quinta liberdade do ar permite um avião sair de um Estado estrangeiro, pousar em nosso País e ir para outro estado estrangeiro. Eu vou exemplificar para ficar mais fácil. O voo sai do Chile, pousa em Guarulhos e acaba em Milão. Alguém vê alguma novidade nisso? É uma reciprocidade. O Brasil tem esse acordo com todo mundo.

Abrindo o capital para 49, 100% para LAN e Chile ou se formos abrir 100% para todo o mundo, porque eu sei que existem essas emendas, o que vai acontecer? O mundo é dos empresários e a aviação também. O voo que hoje sai do Chile, pousa em Guarulhos e vai para Milão, ele pertencia à TAM, desde outubro de 2014. A TAM simplesmente, do dia para a noite, disse: “Ah, mas eu não quero mais fazer o voo para Milão”. Uma rota rentável. No dia seguinte, a LAN: “Ah, eu quero. Então, eu vou fazer usando a quinta liberdade, Santiago-Guarulhos-Guarulhos-Milão.

E, ainda, conseguiu negociar com o aeroporto de Milão, onde é muito difícil conseguir um *slot*, porque é a mesma empresa.

O que que aconteceu? Uma transferência de uma rota. O que é que é essa transferência de rota? Transferência de postos de trabalho e evasão de impostos.

Nós temos esse exemplo muito claro no mundo. A Etihad, empresa árabe, comprou a Alitalia, controla a Alitalia. A Alitalia tinha um voo Roma-Washington. Voo italiano, tripulação italiana. Depois que a Etihad comprou, a Etihad chegou e falou assim: “Olha, agora é o seguinte, nós vamos usar a quinta liberdade do ar, nós vamos sair de Abu Dhabi, nós vamos parar em Roma, Roma, Washington, e quem vai voar é um avião árabe, tripulação árabe, legislação árabe e imposto para os árabes” – riquezas geradas para os árabes. E é isso que vai acontecer aqui. Num curto espaço de tempo, toda a aviação internacional brasileira vai ser dos estrangeiros.

É muito fácil de você enxergar. A LAN tem empresa no Peru, no Paraguai, no Chile, na Argentina e eles vão fazer um *hub* no Brasil, vão fazer do Brasil o seu *hub*. O Brasil que tem o terceiro maior mercado doméstico do mundo e está de frente para a Europa, para os Estados Unidos, vai ser um *hub* para os países da América Latina operados por uma empresa transnacional. Isso que vai acontecer.

E o que que isso tem a ver com os aeronautas? Nós vamos perder o emprego. Por que que nós vamos perder o emprego? Porque é muito mais barato você ter uma empresa estrangeira fazendo isso, porque os impostos são mais baratos, e o custo trabalhista para essas empresas é mais barato.

O meu salário líquido é muitas, muitas vezes menor do que o salário líquido dos meus pares na América Latina, mas bruto o meu salário é maior, por causa dos custos trabalhistas existentes no Brasil. Volto a fazer coro com o Eduardo.

Então, vamos discutir os impostos antes de abriremos. Mas não dá tempo. Nós estamos numa medida provisória que vai abrir o capital. Se não vai dar tempo, então precisamos pensar numa solução.

(Soa a campanha.)

O SR. TIAGO ROSA DA SILVA – Eu vou até pular.

A solução que nós propusemos são emendas do Deputado Jerônimo e do Deputado Mauro Lopes, é muito fácil enxergar. Os voos internacionais, operados por empresas brasileiras ou empresas estrangeiras que têm alguma sociedade com empresa brasileira, quando usufruindo o direito de tráfico brasileiro, tenham tripulantes brasileiros com contratos de trabalho no Brasil. Simples – simples –, muito simples.

Volto ao eslaide inicial.

Então, nós, com essas emendas, tendo tripulantes brasileiros, evitaríamos a demissão, evitaríamos a evasão de impostos, principalmente a evasão de impostos.

A segurança de voo – vou aproveitar os dez segundos que me restam. Obrigado, Senador.

Então, eu vou até voltar outro eslaide para explicar melhor a questão do voo doméstico, que hoje não é permitido, não é permitido no Brasil.

Então, nós teríamos, assim, capital aberto, quinta liberdade do ar. Existem alguns fatos que são regulados pela Anac, intercâmbio de aeronaves, intercâmbio de licenças, que não são discutidos aqui, no Legislativo, e não conversam, as legislações não conversam.

Então, todo esse cenário junto, o capital, a quinta liberdade, o intercâmbio de aeronave, o intercâmbio de licença, o que é que é isso? Intercâmbio de aeronaves é a TAM poder usar aeronave chilena da LAN, e é inteligentíssimo, vai ser ótimo para as empresas e nós fazemos coro com isso.

O intercâmbio de licença: a Anac convalida as licenças dos estrangeiros para poderem voar aqui, e, também, não tem problema, a gente pode voar nos Estados Unidos, só que a gente tem que ter *green card*, não é? Eles não.

Mas com o intercâmbio de aeronaves, aeronave chilena, licença peruana, tripulante boliviano, empresa paraguaia, com a rota brasileira, quem vai perder o emprego? Nós.

Esse é o nosso ponto. Se nós não tivermos essa emenda trabalhista, nós iremos perder o emprego. Será o fim da profissão dos aeronautas brasileiros.

Obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) – Agradeço ao Tiago Rosa da Silva, que voltará depois para fazer a sua fala final, por cinco minutos, mais tarde.

Nelson Antônio Paim, Presidente do Sindicato da Aviação Agrícola (Sindag).

O SR. NELSON ANTÔNIO PAIM – Boa tarde a todos. Agradeço ao Presidente, Senador Hélio José, e ao Relator, José Geraldo, por nos convidar a participar da audiência pública.

A gente, o Sindicato representa a aviação agrícola no Brasil e, como a medida provisória cita serviços aéreos especializados, então, recebemos o convite e aqui estamos para falar um pouco sobre aviação agrícola.

O Sindag é o Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola, representa a aviação agrícola brasileira em torno de mais de 2 mil aviões, 240 empresas e 580 operadores privados. Emprega em torno de 1,9 mil pilotos agrícolas na atividade.

O Sindag, como eu falei, tem sede em Porto Alegre e representa toda a atividade no Brasil.

Mais ou menos, aí, uma disposição das empresas: 82 empresas, 35% estão no Estado do Rio Grande do Sul, e, aí, todas as outras empresas dispostas no Brasil.

Quantidade de aeronaves, disposição de aeronaves, Mato Grosso é o Estado que tem maior número de aeronaves com 467 aeronaves. A frota é de 2,007 mil aeronaves.

É uma legislação bastante rígida, abrange vários decretos e normativas, bem, bastante regulamentada.

Os órgãos que mais fiscalizam são o Ministério da Agricultura e a Anac, a Agência de Aviação Civil.

Na questão da medida provisória, os aviões agrícolas normalmente não operam em aeroportos. Então, não têm cobrança de adicional de tarifas, exceto os aviões que trabalham em combate a incêndios, que, na maioria deles, são aviões agrícolas. Então, aí, sim, são taxados.

Sobre a questão da participação de capital, as empresas de aviação agrícola também são empresas de pequeno porte e não têm participação, até onde a gente sabe, não têm participação externa. E também nós defendemos a questão dos 49%, e não a 100% também, porque, como outros países também não têm mercado aberto, seria injusto com as nossas empresas brasileiras.

E também a questão da manutenção da tripulação, mesmo na atividade de serviço aéreo especializado, que, mesmo abrindo o capital para 49%, nós defendemos também que seja mantida a emenda do Deputado Jerônimo, que mantém a tripulação nacional brasileira.

Bem rápido, na verdade, só uma contribuição devido à medida provisória se referir à questão dos serviços aéreos especializados.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) – Agradeço pela economia de tempo ao Presidente do Sindag, ao mesmo tempo em que eu cumprimento todos os aviadores das empresas de aviação agrícola, bem como os nossos aviadores das empresas de linhas aéreas normais e as nossas empresas da Abear aqui representadas.

O Douglas Rebouças de Almeida é Diretor Executivo da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos. Essas são as empresas que operam os aeroportos que foram concedidos pelo Governo, Inframerica, Galeão, Guarulhos, que é a Aneaa.

Então, por favor, Douglas Rebouças de Almeida com a palavra.

O SR. DOUGLAS REBOUÇAS DE ALMEIDA – Obrigado, Senador, obrigado nobre Deputado Zé Geraldo. Agradeço aos nobres Senadores e Deputados que compõem esta Comissão, em especial aos senhores.

Vou falar um pouco da Aneaa. A Aneaa é uma associação sem fins lucrativos, criada em 2013, diante do novo cenário de concessões dos aeroportos brasileiros. Com o início das concessões do Aeroporto de São Gonçalo do Amarantes, em Natal, que foi um *greenfield*, um aeroporto construído do zero, em seguida tivemos as concessões de Brasília, Guarulhos e Viracopos, que são administrados pela Inframerica, que administra Brasília e São Gonçalo; a GRU Airport, administradora do Aeroporto de Guarulhos e a Aeroportos Brasil, como administradora de Viracopos. Já no ano de 2013/2014, tivemos o início da operação dos aeroportos do RIOgaleão, da concessionária RIOgaleão e, em seguida, concomitante, o aeroporto de Belo Horizonte e Cofins pela BH Airport.

Foi notória a expansão que o setor de infraestrutura teve com essas concessões, foi um programa de governo extremamente exitoso. Todos nós aqui ou praticamente todos vivemos e estamos vivenciando essa melhoria. O sucesso disso é totalmente visível, tangível pelo êxito na Jornada Mundial da Juventude, na Copa das Confederações, na Copa do Mundo e agora para as Olimpíadas, dia 19 de maio, o aeroporto do Galeão está inaugurando um novo píer para novo processamento de passageiros. Para as Paraolimpíadas todos os investimentos em acessibilidade estão sendo realizados.

Esses aeroportos contam com a parceria da Infraero, como acionista, em 49%, que participou de todo o projeto de transferência operacional e que culminou em benefício para a sociedade, sem descontinuidade, em momento algum, do serviço. Esse setor está trazendo pagamento de outorgas na faixa de R\$45 bilhões nesses seis aeroportos concedidos, serão investidos, ao longo desses 30 anos, R\$26 bilhões, o que até o presente momento, mais de R\$7 bilhões já foram investidos, aumentando a melhoria de segurança, atendimento ao usuário, ao passageiro, acessibilidade, conforto, qualidade no atendimento, aumentando também a eficiência de todos aqueles que trabalham no setor, principalmente a segurança.

O setor vê com bastante satisfação a edição da medida provisória, principalmente no que concerne ao Ataero. O Ataero é uma tarifa, um adicional à tarifa aeroportuária que hoje é paga pelo usuário e é destinada ao Fundo Nacional de Aviação Civil, no valor de aproximadamente R\$7, sobre as tarifas de embarque, não é incidente sobre a conexão, que vai para o Fundo Nacional de Aviação Civil.

O que temos a comentar, principalmente, é que, diante deste cenário de crise econômica que vivemos no País atualmente, nós tivemos, desde a época das concessões, um PIB de 3,9%, em 2011; um PIB de 1,9%, em 2012; um PIB de 3%, em 2013; e um PIB, em 2014, negativo em 3,8%.

Se formos olhar o IPCA, que é a inflação, veremos que saiu de 6,5%, em 2011, para 10,67%, em 2014/15. O dólar saiu de R\$1,60 para R\$3,58, o que afeta, principalmente, o setor da aviação.

Além desses pontos, temos que entender que no setor quem promove a operação da infraestrutura aeroportuária, os operadores aeroportuários, assim como Infraero, temos quatro regimes hoje no Brasil: temos o regime da Infraero, que é uma empresa pública, que ainda administra os aeroportos públicos; o regime das concessões; o regime dos autorizados e os aeroportos conveniados, que são os aeroportos delegados para Estados e Municípios.

Da forma como está redigida a Medida Provisória, a concepção da associação, traz mais uma ausência de isonomia nesse tratamento, por quê? Porque nos primeiros 180 dias ainda se tem a reversibilidade dos valores previstos do Ataero ainda para o Fundo Nacional de Aviação Civil e só após isso é realizado a recomposição pelo reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

Então, temos a mesma operação, a mesma forma, a mesma metodologia, que é da Infraero, criando uma assimetria nesse cenário onde permanecemos com essa concessão ou reversão dos valores para o Fundo Nacional de Aviação Civil.

Temos que lembrar que o Fundo Nacional de Aviação Civil, até o início das concessões, não contava com nenhum aporte por conta das outorgas dos aeroportos. Então, esse cenário mudou com as outorgas dos aeroportos, outorga fixa e outorga variável, a contribuição ao sistema como é chamado, além dos impostos, tanto estaduais, municipais e federais, que são pagos pelas concessionárias, o que não é realizado pela Infraero. Então, em termos de caixa para o Governo, achei salutar essa medida que vem na medida provisória.

Por fim, essas alterações também significativas na conjuntura econômica que trazem nessa medida provisória a extinção do Ataero para o setor seria interessante que a isonomia fosse realizada, ou seja, o mesmo tratamento que será disposto à Infraero desse adicional sendo incorporado à tarifa, ser disposto para as concessões para trazer não só isonomia, mas um ambiente concorrencial igualitário. Os mesmos custos operacionais que tem uma empresa pública, claro, similarmente, têm também as empresas privadas, com diferenciais de gestão. Claro que as empresas públicas têm diferenciais de gestão. Então, esse é o ponto crucial.

Não nos refutamos ao processo de reequilíbrio econômico e financeiro, mas que ele se dê de uma forma equilibrada e não num prazo tão exíguo, como está sendo colocado de 180 dias, uma vez que temos processos de reequilíbrio econômico-financeiro tramitando na agência reguladora que já faz mais de um ano e meio, que é o processo de Guarulhos.

Por exemplo, o processo de Viracopos também já fez aniversário, o processo de Brasília já tem praticamente quatro, cinco meses, e acho que esse prazo não será possível ser concluído pela Agência, devido ao trâmite que envolve um reequilíbrio econômico-financeiro de um contrato de concessão à luz da legislação vigente e da regulamentação também.

Então, sobre a ótica das concessões, eram esses pontos, Senador, que nós gostaríamos de colocar, e, novamente, reiterar ao senhor e ao Deputado Zé Geraldo o convite à Aneaa, e agradecer imensamente por estar participando desta ampla discussão pública.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) – O.k., Douglas, quero agradecê-lo, ao tempo em que passo a palavra ao nosso Presidente do Sineaa – Sindicato Nacional das Empresas de Administração Aeroportuárias. Pedro Azambuja.

Com a palavra, por favor, por cinco minutos, Pedro Azambuja.

A campanha vai soar aos quatro minutos, e, então, você terá mais um minuto para a conclusão.

O SR. PEDRO AZAMBUJA – Boa tarde, senhores da Mesa, nobre Senador, Deputado Zé Geraldo, e demais membros da Mesa, com excelentes exposições.

Primeiro vou apresentar um pouco, até me desculpar pela falta de uma apresentação, porque o convite não foi feito nesse sentido ao Sindicato Nacional das Empresas de Administração Aeroportuária.

O que são aeroportos? Na cultura do Brasil a gente fala em aeroportos, e o nosso sindicato representa três mil e seiscentos aeródromos públicos no Brasil. Essa é a representação do sindicato, inclusive as cinco concessionadas que estão representados à Mesa pela Associação. Aliás, excelente apresentação do Douglas, facilitando-me uma complementação, até pelo exíguo tempo que eu estou tendo para fazer a minha exposição. Mas me comprometo, desde já, o Sindicato se compromete a encaminhar à relatoria, enfim, a maior parte de documentos.

Nós temos feito um trabalho muito grande com o meu amigo Sanovicz, somos conselheiros lá na ANAC, e temos feito um trabalho de discussão do setor, principalmente desde 2010. O que ocorreu neste País é que, a partir dos últimos 12 anos, a partir de 2003, a aviação civil no Brasil claramente deixou de ser um transporte de elite e passou a ser um transporte público, e por aí, então, você tem outros envolvimento.

Nós vemos com muito bons olhos os processos de concessão, é um início, talvez o modelo não tenha sido o mais correto. Existem discussões também sobre a questão de participação de capital nacional, participação de capital internacional. É óbvio que optou o Governo, que agora até está aí numa transição – e aí se anunciam coisas que não se sabe muito bem o que vai acontecer –, mas optou o Governo por fazer um processo de concessão somente dos grandes aeroportos a princípio.

Atualmente está-se fazendo processo de flexibilização para conceder os aeroportos regionais, começando por São Paulo, que tem uma demanda já mais antiga. Eu acho que isso é importante que seja feito, a questão são os critérios e a forma que será utilizada.

Eu gosto muito de um discurso de quando o atual Ministro, se não me engano agora da Casa Civil, Moreira Franco, era Ministro da SAC, que dizia que nós, a infraestrutura aeroportuária, temos que prestar... A infraestrutura não; perdão! Ele dizia que todo o setor tem que prestar um excelente serviço, o melhor serviço. Porém, isso tem um custo. Esse é o grande problema das infraestruturas aeroportuárias.

Teoricamente os aeroportos concedidos, por serem mais rentáveis, estão nos *hubs* nacional – *hub* é aquele encontro de todos os voos de conexões, às vezes há algumas pessoas que não usam muito os nossos termos da aviação. O que acontece é que o grande problema é que o nosso País é um país de dimensão continental, embora o anúncio de um princípio de uma política em 2012 exatamente para utilizar esses valores, os tais 7 bilhões que são muito falados, mas que aeroporto nenhum viu um tostão desse dinheiro até hoje. Então, as administrações aeroportuárias, principalmente no plano regional, é evidente que o que o Douglas defendeu, o sindicato que os representa defende até com muito mais vigor, que é as regras terem que ser iguais.

Depois eu vou falar um pouquinho na nossa Infraero também, se me der tempo, mas eu queria destacar a questão de que não há no Brasil uma política de aviação regional para um País de dimensões continentais. As próprias empresas aéreas têm grandes dificuldades para implementar os seus voos...

(Soa a campanha.)

O SR. PEDRO AZAMBUJA – ... às vezes em locais de alta demanda.

Trabalhava-se muito...

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) – Darei mais um minuto. O. k?

O SR. PEDRO AZAMBUJA – ...com o conceito de que o prefeito queria um aeroporto, queria um, na minha época, um *Boeing* na sua cidade, hoje o que está mais em moda é o *Airbus*, e aí isso se conseguia no plano político, porém ninguém dizia para o prefeito que há um negócio que se chama custeio, e o aeroporto ia parar na nossa Infraero.

A Infraero tem hoje sessenta aeroportos. Desses sessenta que ela tem hoje, seguramente cinquenta e poucos são deficitários, assim como os aeroportos regionais na sua quase totalidade, mesmos os conveniados são deficitários. Então, coisas como essas há que ser observadas.

Nós temos feito um trabalho dentro da Anac, discutimos o marco tarifário na Anac, e a Anac hoje vem fazendo um processo de flexibilização um pouco maior. Essa questão...

(Soa a campanha.)

O SR. PEDRO AZAMBUJA – ... que está prevista agora na medida acredito que também ajude, desde que algumas condições sejam colocadas.

A nossa Infraero, nós temos uma discussão do sindicato, mas eu aí vou falar particularmente, acho que não houve uma política correta no sentido de que a Infraero tinha que estar, e me parece que a medida agora atende parcialmente isso, a Infraero ter possibilidade de uma maior condição de disputar mercados. Acho que, inclusive, a Infraero, pelo *know how* que possui, é considerada uma das melhores e maiores empresas nacionais, ela hoje tem sessenta aeroportos aqui no Brasil, ela teria condições de estar disputando aeroportos fora do País, começando pela América Latina, já se estudou a África, já se estudou China. Há estudos aí que a Infraero, hoje a nossa Petrobras anda muito mal falada, mas...

(Soa a campanha.)

O SR. PEDRO AZAMBUJA – ...eu sempre defendi que a Infraero fosse a Petrobras da infraestrutura aeroportuária.

Então, há questões como essa que há que ser vistas, e nós, então, estaremos passando aqui à relatoria os nossos posicionamentos do sindicato.

Mas volto a insistir, principalmente, que há que se discutir com o atual Governo ou com o governo que venha que a situação anda muito complicada e, ainda, que a gente tenha um processo efetivo de implementação de política de aviação regional no Brasil. Nosso país tem dimensões continentais, e isso, aqui no Brasil, não é tratado dessa forma.

(Soa a campanha.)

O SR. PEDRO AZAMBUJA – Desculpem – parece que meu tempo já acabou – se me alonguei.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) – Não há problema. Vou, primeiro, passar para o Relator para ver se ele tem mais algumas perguntas, e passar para as considerações finais. O senhor, do Sindicato, terá mais três minutos nessas considerações finais. O senhor pode ficar à vontade para poder citar mais alguma questão. Primeiro, o nobre Deputado José Geraldo.

O SR. ZÉ GERALDO (PT - PA) – Eu só fiquei na dúvida quando você fala que aeroportos regionais são deficitários. Pegando exemplo do norte do Brasil, Belém é um aeroporto regional? Ou é Santarém, Marabá?

O SR. PEDRO AZAMBUJA – Não, Belém não é regional. Nem mesmo Santarém, que é mais antigo, mas parece-me que Santarém é deficitário. Não tenho todos os números aqui agora.

O SR. ZÉ GERALDO (PT - PA) – Esses entraram naquele plano do subsídio de área regional, Marabá, Santarém...

O SR. PEDRO AZAMBUJA – Que não aconteceu.

O SR. ZÉ GERALDO (PT - PA) – Exatamente.

O SR. PEDRO AZAMBUJA – Esses são trinta e poucos aeroportos em Minas, que foi o Estado mais beneficiado. Para você ter ideia, eu estive reunido agora com o Departamento Aeroviário de lá, e parece que só cinco processos de aeroportos estão se efetivando.

O SR. ZÉ GERALDO (PT - PA) – Certo.

O SR. PEDRO AZAMBUJA – Desculpe, Deputado, se me permite, mas é só para explicar. Aeródromos, nós representamos 3,6 mil; é uma conta da Anac, e nem a Anac tem essa conta muito clara. São infraestruturas no Brasil. É óbvio que aí há, inclusive, estruturas privadas e particulares, há fazendas, mas esse processo precisa ser visto, ou seja, há que se privilegiar que uma região metropolitana faça a viabilização daquele aeródromo, que nós chamamos de aeroporto.

O SR. ZÉ GERALDO (PT - PA) – Certo.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) – Eu gostaria, então, de repassar a palavra, por ordem inversa ao processo, ao Sr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas, para fazer suas considerações finais ou algum outro questionamento que, porventura, queira colocar.

Cinco minutos, Eduardo, por favor.

O SR. EDUARDO SANOVICZ – Rapidamente, o que nós gostamos é de voar. Nós queremos voar para mais lugares, mais barato, com a tarifa mais acessível, e, fundamentalmente, cada vez de forma mais segura.

É importante dizer isso porque não há aqui campeão, vice-campeão, medalha de bronze em segurança. A aviação brasileira, com todos os seus profissionais de terra, de ar, de solo, enfim, construiu uma aviação – e eu mostrei os dados logo no segundo eslaide – mais segura do que a média mundial.

Nesse sentido, eu queria fazer três considerações muito rápidas: primeiro, nós entendemos que algumas das razões pelos atrasos que a gente vive e pelos problemas que a gente atravessa estão ligadas a invenções locais em respeito à regulamentação e às regras, Deputado Zé Geraldo, aplicadas pela aviação brasileira. Por-

tanto, é importante que todas as emendas, todos os relatos, todos os textos que versam sobre a aviação sigam rigorosamente as regras da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI). Por quê? Porque, dessa forma, integra-se a aviação brasileira à aviação mundial; segundo, entendo que isso garante, inclusive, ou tem por objetivo garantir que as relações de trabalho sigam esses padrões; terceiro, acho que a gente não pode confundir conjuntura com estrutura.

Entendo que, na estrutura em que temos condições de mexer aqui e nos outros regulamentos hoje em debate, quer seja na Anac ou no CBA, devemos pensar na aviação para 20, 30, 50 anos. A crise é conjuntural, não é estrutural. Ela vai passar, como outras passaram. Agora, neste momento, situações muito ruins estão acontecendo e, infelizmente, vai ficar pior. Não há nenhum sinal, nenhum sinal, em nenhum segmento da economia, que mostre, por exemplo, que a economia vai andar para a frente neste ano. Os melhores sinais falam em final do ano que vem. Então, neste ano, nós vamos ter essas situações que relatei e que o Tiago, depois, me secundou – e nós temos a unidade absoluta nesse processo.

Não é o aumento de capital estrangeiro que resolverá, por exemplo, esse imenso custo adicional que as empresas aéreas têm no Brasil em relação às estrangeiras, mas, no momento, digamos, do nosso cardápio de possibilidades, essa ampliação para 49% é parte de um processo que, somado a um outro que estava em debate nesta Casa agora pela manhã – a redução do ICMS, que nós debatemos na Comissão de Assuntos Econômicos –, já somam dois no sentido de atravessar esse processo. O ICMS revisto é estrutural, esse tema aqui é estrutural, e vão ajudar a resolver a questão conjuntural.

Portanto, a título de conclusão, eu quero dizer que entendo que, nessa medida, nesta MP, há espaço para convergências bastante grandes entre preocupações explicitadas aqui, mas, fundamentalmente, Sr. Deputado, Sr. Senador, o que nós sugeriríamos é: primeiro, não arredar um milímetro do que são os acordos internacionais dos quais o Brasil é signatário; segundo, procurar convergir a aviação brasileira para a aviação internacional; terceiro, procurar garantir que os preceitos determinados pela Constituição sejam cumpridos. Eu creio que, a partir desses três princípios, nós inclusive, atenderemos as preocupações explicitadas aqui com muita propriedade pelos demais membros da Mesa.

(Soa a campanha.)

O SR. EDUARDO SANOVICZ – Concluindo, só queria entender uma coisa: eu não ouvi, na sua fala, se você era a favor de manter os 20% para 49%? Você não deixou claro.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) – Agradeço o Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), cumprimentando-o e a todos os presidentes das empresas.

Passo ao Tiago Rosa da Silva, Diretor Comandante do Sindicato Nacional dos Aeronautas, e cumprimento também todos os diretores do Sindicato, na sua pessoa.

Cinco minutos, Sr. Tiago.

O SR. TIAGO ROSA DA SILVA – Obrigado. Uma boa tarde.

Quando fiz a explanação inicial, nem cumprimentei a Mesa, porque estava preocupado com o tempo e já saí falando rapidinho, mas uma boa tarde a todos, Sr. Senador, Sr. Deputado. Agora a gente está mais tranquilo.

Eu quero falar o seguinte, gente. O Eduardo comenta, e a gente já teve essa discussão de que, quando se fala: “Ah! A Constituição Federal vai proteger os empregos dos aeronautas. Não se preocupem com isso.” Pessoal, vamos olhar para os aeronautas. Os aeronautas são uma mão de obra que trabalha embarcada. O meu escritório é a cabine do avião, onde ele estiver. O que isso quer dizer? Quer dizer que eu posso ser contratado na China, com um contrato de trabalho na Tailândia, com um avião chileno e base Guarulhos. Eu estarei tirando emprego de algum brasileiro, com contrato de trabalho no Brasil, e não necessariamente sou brasileiro, posso ser venezuelano, não sei.

E onde a Constituição Federal vai atuar nisso? Onde ela vai proteger? Vamos lá, vamos voltar para a quinta liberdade do ar. O avião que sai do Chile, ou do Paraguai, ou da Colômbia, de onde for, que faz *hub* No Brasil e segue para o mercado internacional, está fazendo o Brasil como um *hub*, é um acordo bilateral já assinado, e não temos nada que fazer sobre isso. Onde a Constituição vai proteger os brasileiros? Não vai. O que vai acontecer é o que falei na minha apresentação: os empregos, as rotas vão migrar para o exterior, e os impostos. Relembrando, estamos novamente discutindo da criação de um imposto novo, uma CPMF, e, ao mesmo tempo, vamos abrir de mais de R\$4 bilhões. É essa a linha que queremos seguir?

Quando o Eduardo comenta de seguir as normas da OACI, da Organização de Aviação Civil Internacional, batemos palmas. Para seguir estas normas de segurança de voo, segurança de voo, sim, agora, normas de regulação internacional, não é bem assim. Qual é o propósito de uma agência internacional de regulação? Ter mais poder e mais influência em todos os países em que atuar para enfraquecer os outros setores. Então, volto a dizer, batemos palmas para a Icao nas suas recomendações ligadas à segurança de voo. Agora, a Icao vir den-

tro do Brasil querer regular direito trabalhista, então, rasgamos a Constituição e vamos fazer uma lei mundial. Não vejo muito cabimento nisso aí. Mas faço coro: não é o aumento de capital que vai resolver o problema das aéreas. Pode até postergar uma solução, é uma revisão tarifária, mas independente disso, o meu papel, o papel dos aeronautas brasileiros é zelar pela segurança de voo e os postos de trabalho.

Então, o capital, respondendo a sua pergunta, Eduardo, você é a favor de 49 ou 100? Tenho uma opinião particular, mas a opinião do sindicato é: 49, assinamos embaixo. Querem abrir para 100? Tudo bem, saímos dessa discussão, não vamos ser oposição aos 100%, desde que venha acompanhada com a emenda que comentei ali de proteção dos empregos. Esse é o nosso posicionamento.

Como tive um minuto a mais antes, deixo um minuto de crédito agora.

Muito obrigado e uma boa tarde.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) – Um abraço.

Passo o seu minuto de crédito para a Abear, que precisa falar sobre uma emenda da tarifa de conexão. Por favor, Sr. Eduardo.

O SR. EDUARDO SANOVICZ – Obrigado.

É bastante simples. Há uma emenda colocada cujo signatário foi o Senador Romero Jucá, bastante importante porque corrige uma distorção da regulamentação brasileira, na medida em que sem influenciar na receita final de quem a recebe, mantém a tarifa de conexão, mas a leva para a prática internacional, que é definir que, ao invés de passar por dentro da tarifa, como só existe no Brasil, passa a ser como é, no planeta inteiro, quem faz conexão, paga tarifa de conexão, quem não faz, não paga. Isso acaba com uma injustiça tarifária que, equivocadamente, foi colocada no primeiro decreto.

Então, eu queria chamar a atenção para essa emenda, caso o Sr. Relator queira um debate específico sobre ela, assim, não precisa ocupar o tempo de uma audiência pública, mas gostaríamos de, desde já, Senador, pedir uma audiência com V. Ex^a, para podermos aprofundar o debate sobre isso e explicar porque pensamos que é importante.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) – Passo a palavra ao Nelson Antônio Paim, Presidente do Sindicato de Aviação Agrícola (Sindag), para fazer as suas colocações finais.

O SR. NELSON ANTÔNIO PAIM – Presidente, novamente agradecer o convite do sindicato. Quando se refere a um serviço aéreo especializado, como falei anteriormente, devido a este serviço ser uma atividade bem específica, não é novidade para todos que, no Brasil, existe um debate grande, principalmente na questão de meio ambiente, com a pulverização de defensivos, então, gostaríamos de solicitar, se a decisão da Relatoria for em manter a abertura de capital para as empresas 100%, que fosse colocada uma emenda que, para os serviços aéreos especializados, principalmente os de fomento à agricultura, que mantivesse o percentual de 49% porque é um serviço muito específico e segue uma legislação muito rígida. Então, há um detalhamento muito maior voltado para o País, para as características brasileiras. E também que seja mantida a parte da tripulação envolvida, também relacionada a toda a questão técnica que envolve os serviços aéreos especializados. No mais, é isso.

Como falei anteriormente, fomos convocados devido à medida provisória citar o serviço aéreo especializado de fomento à agricultura e colaboramos dessa forma. Então, se o Relator decidir por abrir o capital de 100%, que, pelo menos, na parte de serviço aéreo especializado, fosse mantido o percentual de 49%. Estamos à disposição do Senado Federal. Sempre que houver necessidade de nos convocar, estamos à disposição para que possamos contribuir.

Agradeço novamente.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) – Agradecido pela economia de tempo.

Vamos passar ao Douglas Rebouças de Almeida, Diretor Executivo da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (Aneaa), por até cinco minutos para as suas considerações finais.

O SR. DOUGLAS REBOUÇAS DE ALMEIDA – Obrigado, Senador.

Bom, parabéns pela Mesa e pela ampla discussão democrática, porque o País precisa disso: sentar à mesa diversos atores e discutir essas medidas provisórias. É um avanço, acho, trazer já essa medida provisória para o setor aéreo, e nós, da infraestrutura aeroportuária, vivemos, hoje, um momento delicado de reflexo do que o setor aéreo vive. E esses pontos precisam ser sanados e aproveitar este tempo da medida provisória é um importante passo para o País voltar a ter o crescimento que este setor vinha tendo na casa dos dois dígitos nos últimos anos.

Quanto à medida provisória que afeta os aeroportos propriamente ditos, a questão do Ataero, é reiterar a questão da isonomia no tratamento, principalmente agora, com as novas concessões que já estão em audiência pública nos próximos 45 dias, quando a Anac, enfim, vai receber todas as contribuições e colocar esta questão do Ataero de forma isonômica, para todo mundo, com a efetiva extinção dele e, depois, o reequilíbrio

econômico-financeiro dos contratos de concessão, não criando uma vacância. E um tempo de transição é extremamente necessário e confortável também para os investidores, que vão participar desse novo certame e trazer mais segurança regulatória e legal para o Brasil.

Por fim, vamos remeter à relatoria as nossas contribuições, de uma forma mais formalizada, escrita, com todos os pontos que os aeroportos concedidos visualizam dessa questão da medida provisória, diante da nossa fala aqui também colocada na audiência pública.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) – Agradeço ao Douglas e cumprimento as empresas concessionárias de aeroportos concedidos.

Passo, por três minutos, a palavra ao nosso presidente do Sineaa, Sr. Pedro Azambuja.

Com a palavra, por favor, por até três minutos.

O SR. PEDRO AZAMBUJA – Primeiro, só para clarear ao nosso Deputado Zé Geraldo, o conceito hoje de aeroportos regionais é: os que operam até 800 mil passageiros/ano. E, mesmo assim, todos com o viés deficitário.

Gosto sempre de dar um exemplo. Quer ver um aeroporto regional superavitário? Fui superintendente regional da Infraero e conheço alguns números daquele período. Não sei bem como está hoje – o pessoal da Infraero teria que me atualizar –, mas vou dar um exemplo para vocês muito conhecido: Jacarepaguá é um aeroporto regional e que tem hoje um dos maiores movimentos de pouso e decolagem do Rio de Janeiro, se não for o maior, por conta do *offshore*. Mas não é por isso que ele é superavitário. Ele é superavitário pela área comercial que ele tem, em frente à Avenida Ayrton Senna, na Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro.

Então, há questões, principalmente para a infraestrutura aeroportuária, que são muito mais envolventes. Ou seja, se aeroportos regionais bem planejados vierem a contemplar a questão, por exemplo, não só do comércio em si, mas do aeroporto indústria, enfim, do terminal de carga aérea; o grande negócio hoje, tanto para as empresas aéreas quanto para a infraestrutura aeroportuária, sem dúvida, é a carga aérea. E, se nós somos um país que pretende crescer e produzir, esses modais que se encontram em vários pontos do Brasil têm que passar por processos que facilitem isso.

Eu queria, especialmente, cumprimentar o Sindicato Nacional dos Aeronautas. Minha origem é aeronauta. Os aeronautas representam os pilotos e comissários no Brasil. Acho que a posição está muito boa e eu queria cumprimentá-los.

E queria dizer o seguinte: também nós faremos formalmente a apresentação, inclusive colocando à disposição da relatoria...

(Soa a campanha.)

O SR. PEDRO AZAMBUJA – ... os trabalhos que o nosso sindicato já tem feito junto à Anac e alguns entregues à própria SAC.

A SAC, agora, passa para o Ministério dos Transportes – pelo menos é o que está anunciado. Vamos ver que já havia lá uma estrutura razoável.

No início dos últimos períodos de governo, desde o governo Lula, criou-se primeiro a Anac e, depois, a SAC. Na minha visão, foi um erro. A SAC teria que ter saído primeiro porque quem estabelece a política é o Governo Federal. A Anac é uma agência reguladora, fiscalizadora, que é o papel que ela tem que fazer e que está bem colocado. Acho que está avançando bastante. Enfim, nós temos muitas possibilidades.

Eu queria concordar também com o meu amigo Sanovicz na questão das regras Icao, mas também emendo, com a representação dos aeronautas, principalmente no Safety.

E isso é muito perigoso, porque, principalmente quando nós temos uma entrada maior da iniciativa privada, assim como nós não queremos um domínio estatal do setor e vemos com bons olhos a entrada da iniciativa privada – tem que entrar muito mais; entrou muito pouco –, nós também não podemos ter somente uma iniciativa privada, principalmente se for de um país estrangeiro, com domínio total aqui do Brasil. A nossa Infraero tem que ir para lá também...

(Soa a campanha.)

O SR. PEDRO AZAMBUJA – ... vender o seu serviço.

Estou à disposição dos amigos também.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) – Quero agradecer ao nosso presidente do sindicato, o Sineaa, agradecer também a presença de todos os convidados e convidá-los para a próxima semana, na próxima terça, no mesmo horário, em que vamos nos reunir com a Anac e com a SAC e dar continuidade a esse debate. Depois, na sequência, vamos caminhar para a questão do relatório.

Pergunto ao nosso Relator se tem mais alguma consideração a fazer.

O SR. ZÉ GERALDO (PT - PA. *Fora do microfone.*) – Não.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) – Então, quero agradecer a todos.

Nada mais havendo a tratar neste momento, agradeço e declaro encerrada esta nossa primeira reunião.
Muito obrigado.

(Iniciada às 14 horas e 47 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 03 minutos.)

ATA DA 3ª REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 714, DE 2016, PUBLICADA EM 2 DE MARÇO 2016, QUE “EXTINGUE O ADICIONAL DE TARIFA AEROPORTUÁRIA E ALTERA A LEI Nº 5.862, DE 12 DE DEZEMBRO DE 1972, E A LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986”, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 55ª LEGISLATURA, REALIZADA NO SENADO FEDERAL, NO DIA 24 DE MAIO DE 2016.

Às quatorze horas e cinquenta minutos do dia vinte e quatro de maio de dois mil e dezesseis, no Plenário número seis da Ala Senador Nilo Coelho, sob a Presidência do Senhor Senador Hélio José, reúne-se a Comissão Mista da Medida Provisória nº 714, de 2016, com a presença do Senador Flexa Ribeiro; e dos Deputados Zé Geraldo e Otávio Leite. Deixam de comparecer os demais membros. Havendo número regimental, a Presidência declara aberta a presente Reunião e convida para assento à mesa os seguintes participantes: Rogério Teixeira Coimbra, Secretário de Política Regulatória de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil; Tenente-Brigadeiro do Ar Carlos Vuyk de Aquino, Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA; Thiago Pereira Pedroso, Diretor Financeiro e de Serviços Compartilhados da Infraero; e Ricardo Bisinotto Catanant, Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. A Presidência passa a palavra ao Relator, Deputado Zé Geraldo, para suas considerações iniciais e, em seguida, para os Palestrantes para que façam suas exposições. Às quinze horas e trinta minutos assume a Presidência o Deputado Zé Geraldo. Faz uso da palavra o Deputado Otávio Leite. O Presidente passa a palavra aos palestrantes para suas considerações finais. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a Reunião às dezesseis horas e cinquenta e três minutos, lavrando eu, Thiago Nascimento Castro Silva, Secretário da Comissão, a presente Ata, que será assinada pelo Senhor Presidente, Senador Hélio José, e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

Senador HÉLIO JOSÉ
Presidente

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) – Havendo número regimental, declaro aberta a 3ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 714, de 2016.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública para debater matéria.

Convido para assentamento os seguintes convidados: Rogério Teixeira Coimbra, Secretário de Política Regulatória de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil; o Tenente-Brigadeiro do Ar Carlos Vuyk de Aquino, Diretor-Geral do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea); Thiago Pereira Pedroso, Diretor Financeiro e de Serviços compartilhados da Infraero; Ricardo Bisinotto Catanant, Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Esta audiência pública será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. As pessoas que tenham interesse em participar podem enviar comentários pelo senado.leg.br/ecidadania ou pelo 0800-61-2211. Repetindo: as pessoas interessadas em participar de forma interativa desta audiência pública podem fazê-lo via senado.leg.br/ecidadania ou pelo 0800-61-2211.

A Presidência adotará as seguintes normas: o convidado fará uma exposição por até dez minutos, podendo prorrogar por mais alguns minutos, e, em seguida, abriremos a fase de interpelação pelos Srs. Parlamentares inscritos. A palavra aos Srs. Parlamentares será concedida na ordem de inscrição.

Eu queria dar algumas explicações. Neste momento, nós estamos tendo reunião do Congresso Nacional e debatendo assuntos fundamentais para a vida do nosso País, que são alguns vetos e, além disso, as metas orçamentárias, que são fundamentais para o funcionamento de todas as instituições. Inclusive o Deputado Zé Geraldo, que falará aqui em seguida, vai lá votar e vai voltar. Eu já votei, por isso cheguei um pouquinho atrasado, peço minhas desculpas. Nós estamos votando os vetos.

Eu tenho de fazer esta fala, mas vou dar preferência para o Zé Geraldo falar primeiro e depois volto a falar, até para que ele dê uma corridinha lá para poder votar. Vou passar a palavra para o nosso Deputado, Relator Zé Geraldo.

O SR. ZÉ GERALDO (PT - PA) – Primeiro, gostaria de agradecer a presença de todos mais uma vez, porque alguns participaram também da reunião passada. Realmente, hoje nós estamos, neste momento, com a sessão do Congresso, e vou dar uma saidinha rápida. Não considerem isso deselegante, porque faz parte do ofício.

Quero agradecer a presença dos membros da Mesa, que atenderam ao convite. A participação de vocês será muito importante para nos ajudar, tanto ao Presidente como ao Relator, que tem a responsabilidade de, em breve, espero que na próxima semana, apresentar o relatório, já que nós temos um prazo curto. Até o final de junho temos de votar nas duas Casas, salvo engano, esta medida provisória, e a participação de vocês abrihanta esta reunião. Com certeza, nós poderemos, no final, fazer um relatório que possa se transformar em lei,

e essa lei ajudar este País, tanto a aviação aérea como o Governo, na condução dessa política, nos programas de Governo, como a lei que nós já votamos no Congresso, que é o subsídio aéreo regional, a implantação dos aeroportos regionais.

Então, acredito que esta medida é muito importante e merece toda a nossa atenção, todo o nosso carinho, de todas as partes, para que nós aproveitemos este momento e façamos uma lei que venha ajudar a aviação aérea regional.

Portanto, Sr. Presidente, eu peço licença para correr até lá, pois estão me ligando para eu dar o meu voto.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) – Dando essa licença ao nosso Relator, que, daqui a pouquinho estará de volta, eu quero também agradecer a todos os presentes.

Queria liberar esse segundo banco aqui; quem estiver em pé e quiser sentar nesse segundo banco, que é reservado a Parlamentar, pode ficar à vontade. Deixem só o primeiro, porque, se algum Parlamentar chegar, haverá local disponível.

A Medida Provisória nº 714, de 2016, extingue o Adicional de Tarifa Aeroportuária e amplia a participação de capital estrangeiro na prestação do serviço de transporte aéreo.

Senhoras e senhores, boa tarde a todos. Esta audiência pública visa dar continuidade à análise e tramitação da Medida Provisória nº 714, de 2016, para sua conversão em lei.

No dia 1º de março, a Senhora Presidente da República adotou a presente medida provisória, tendo sido publicada no *Diário Oficial da União* no dia 2 de março. Desse modo, nos termos dos art. 2º e 3º da Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 2002, e do art.10-A do Regimento Comum, foi constituída Comissão Mista responsável por emitir parecer sobre a matéria. Em 3 de maio, foi realizada a primeira reunião da Comissão, e fui eleito Presidente e o honroso Deputado Ságuas Moraes como Vice-Presidente. No mesmo dia, foram designados Relator e Relatora revisora o nobre Deputado Zé Geraldo e a nobre Senadora Angela Portela.

A medida provisória colocada em análise nesta Comissão apresenta dois eixos de atuação: o primeiro trata da extinção do Adicional da Tarifa Aeroportuária (Ataero), criada pela Lei nº 7.920, de 7 de dezembro de 1989, e o segundo eixo aumenta os limites de participação do capital estrangeiro na prestação dos serviços de transporte aéreo no Brasil. Os dois temas são marcados por urgência e relevância e podem contribuir para a modernização do transporte aéreo brasileiro.

Passamos por um momento de transição em que aeroportos estão sendo remodelados com a iniciativa de parceria público privada, e temos, nesta MP, a possibilidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão vigentes, além da outorga de concessão para exploração de serviços de transporte aéreo regular ou serviços especializados.

A proposição será amplamente debatida a despeito do exíguo tempo disponível para tramitação das medidas provisórias, acrescentando ademais que, diante dos trabalhos que estão sendo realizados com a seriedade e empenho que estão sendo dedicados, a meu ver, não há outro prognóstico possível que não seja o de melhor resultado para o País. Para participar desta audiência pública, convidamos os mais destacados interlocutores do setor da aviação: representantes do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, do Comando da Aeronáutica, da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) e da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Pretendemos, no dia de hoje, colher os subsídios necessários para que não restem dúvidas aos membros da Comissão sobre as propostas vinculadas à Medida Provisória.

Ao final dos debates, esperamos que as ações propostas, além de outras que se façam necessárias no decorrer do exame dos projetos, possam viabilizar a aprovação da Medida Provisória nº 714, de 2016, no prazo previsto para sua tramitação. O momento da aviação civil requer modernização e maior abertura para investimentos.

Depois de passarmos por seguidas altas de demandas por *tickets* aéreos por vários anos seguidos, a situação se inverteu e estamos enfrentamos quedas recorrentes. A Associação das Companhias Aéreas veiculou no dia de ontem a informação de que a procura por voos domésticos no Brasil caiu de 12,2% em abril em relação ao ano anterior, o que significou aceleração da queda da demanda em relação ao mês anterior e o registro de nove quedas seguidas.

Agravam-se muito as condições econômicas das companhias aéreas e essa constatação nos é evidente quando vamos aos aeroportos. O movimento já não é o mesmo de 2015, além do cancelamento de vários trechos regionais, diante de severas crises por que passamos.

A nosso ver, portanto, a Medida Provisória posta ao debate pode trazer grandes contribuições ao setor e fomentar novamente a demanda. Espero que possamos convertê-la em lei com apoio de todos os senhores aqui presentes.

Pessoal, é muito importante estarmos aqui neste debate, ainda mais neste momento difícil por que passamos no País, de desemprego alto, de dificuldade para todo mundo, para as famílias. Então, quando chamamos aqui os órgãos do Governo, que têm uma preocupação grande com relação a essa matéria – estamos aqui com o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, do Comando da Aeronáutica, da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) e da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) – é para que, juntos, chegarmos a um consenso da melhor forma e fechar essa Medida Provisória.

Na audiência passada, demos a oportunidade a que todas as associações representativas de classe e os sindicatos se manifestassem sobre a MP. Há algumas preocupações atinentes à MP com relação à questão da reciprocidade, que muitos alegam que só serviria para resolver o problema da TAM e não para resolver 100% a questão da reciprocidade. Só o Chile, que é da LAN, teria reciprocidade 100%. Então, temos que discutir isso com toda clareza aqui, com quem representa o governo, porque eu, pelo menos, não estou aqui para fazer medida provisória para atender à TAM.

Estou aqui para atender ao Brasil, para atender a todos os setores da aviação civil brasileira. O Zé Geraldo, tenho certeza, que também.

Nós precisamos saber dessa questão. Há a questão da abertura de capital de 49%, outros falam em 100%. Precisamos saber a posição mais adequada de mercado neste momento, para sobrevivência tanto das empresas que operam no Brasil, como para abertura de novas empresas aqui no nosso País, a fim de aumentar a concorrência. Qual seria a melhor forma de conduzirmos essa discussão? E nada melhor do que ouvir os órgãos responsáveis para podermos entender.

Há uma preocupação grande com a geração de desemprego no setor – o sindicato alertou para isso aqui, na reunião anterior, da necessidade de preservação mínima. E acho que a Anac vai esclarecer isso em relação ao emprego em nível das empresas brasileiras, quando forem abertos empregos nacionais.

Segundo informações do sindicato – não é informação minha, nem coletei para estar 100% embasado na questão –, empresas operam com mão de obra mais barata no exterior, o que dificultaria muito a permanência dos empregos brasileiros, trazendo muitas dificuldades aos nossos aeronautas e comissários de bordo. Então, é bom esclarecermos esse ponto aqui quando da abertura do capital.

Por isso nós, eu e Zé, resolvemos ouvir com muita tranquilidade o setor representativo e, hoje, ouviremos os órgãos de Governo, para, depois, o Zé Geraldo, analisar bem todas as emendas, conversar com todos, e tentarmos apresentar um relatório final que seja o mais objetivo possível.

Zé, estou com dificuldades porque não estou com meus óculos de grau aqui. O que está escrito na plaquinha deles ali?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) – O.k.

Então, está lido, pessoal! Obrigado. “Abertura sem ressalvas, fuga de empregos.”

Essa preocupação também os nossos debatedores vão tentar responder, vão tentar no âmbito dos órgãos governamentais. Afinal, na crise que o nosso País vive hoje, nós temos muito mais é que segurar os nossos empregos, incentivar o aumento de emprego para a nossa Pátria.

Vamos começar os nossos trabalhos.

Como esta audiência se dá de maneira interativa, comunico que foram recebidos as seguintes perguntas e comentários, que servirão de provocação, além das que eu já fiz aos nossos debatedores:

– Sr^a Ana Flavia Schmitd Baransk: “Sou absolutamente contra a extinção da tarifa porque ela ajuda na manutenção. Se extingirmos o que está ruim, irá piorar de vez”;

– Sr^a Rangel Cristina Martins: “Não é tirar, é reduzir valores”.

Com as provocações que eu já fiz, o Zé Geraldo teve que sair, mas quero saber se ele tem mais algumas provocações para passarmos a palavra aos debatedores. *(Pausa.)*

Não, Zé? Tudo bem.

Então, vamos passar a palavra ao nosso primeiro debatedor. Primeiro, vou marcar um tempo de até dez minutos. Se não der para concluir, estendemos mais uns dois ou três minutos. No nono minuto, vai tocar uma campainha, alertando que ainda há um minuto para concluir. Se não der, não tenho nenhum problema em estender mais uns dois minutos.

Se alguém tiver transparência, é só passar para o nosso pessoal.

Depois que todos falarem, vamos voltar para responder a alguma pergunta, caso o Zé Geraldo, eu ou algum Parlamentar faça questionamentos aqui.

Então, o primeiro debatedor, o Sr. Rogério Teixeira Coimbra, da Secretaria de Política Regulatória de Aviação Civil do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, tem a palavra, inicialmente pelo período de dez minutos.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – Boa tarde a todos; boa tarde, Senador Hélio José, Presidente da Comissão, Deputado José Geraldo, Relator da Comissão que está analisando a Medida Provisória nº 714; boa tarde, público presente; boa tarde a quem nos assiste pela internet.

É um prazer estar aqui fazendo esta discussão. Agradeço a oportunidade que o Congresso nos abre de expor nossos argumentos para a medida que foi apresentada. Nós sabemos da agenda concorrida no âmbito do Congresso, mas eu queria ressaltar a importância desta medida para o setor. Alguns dos temas que estão dispostos nesta medida provisória eu já discuto há 12 anos. É um longo período de discussão, embora, em vários aspectos, o setor aéreo tenha evoluído bastante nesse período. Nós triplicamos a demanda, ultrapassamos o transporte rodoviário em número de passageiros transportados. Houve evoluções inegáveis, com expansão de infraestrutura. Esse é um tema que há muitos anos continua no mesmo lugar. Historicamente houve uma dificuldade muito grande de avançar, de forma que considero uma oportunidade boa e estou muito otimista com o momento que vivemos para fazer as alterações legislativas necessárias para o desenvolvimento e expansão do setor.

Eu vou tentar fazer a explanação da medida provisória como um todo, e penso que depois os demais colegas que têm interesses mais específicos vão se adentrar mais profundamente em questões pontuais. Infelizmente o tempo não permite que eu me aprofunde o suficiente na matéria, vou tentar ser o mais breve possível e, ao mesmo tempo, esclarecer as questões. De antemão, já me coloco à disposição para responder todas as perguntas, tanto as que chegam pela internet como as que possam ocorrer aqui.

A Medida Provisória nº 714 trata basicamente de três grandes temas: o primeiro é a extinção do Adicional de Tarifa Aeroportuária, o chamado Ataero; o segundo é a contratualização da outorga entre União e Infraero; e o terceiro seria a revisão dos limites à participação de capital estrangeiro em empresas aéreas. Vou tentar, nessa ordem, abordar os três.

Falando brevemente sobre o Ataero, que considero uma contextualização importante, primeiro, explico o que é. O Ataero é um tributo que existe desde 1989, uma Cide que já foi de 50% e hoje é de 35,9% em cima de todas as tarifas aeroportuárias, com exceção das tarifas de conexão.

Vou fazer um histórico breve. Ela era de 50% e era sobre todas as tarifas, inclusive as tarifas aeronáuticas. Em 2011, houve uma redução da alíquota de 50% para 35,9%, como incorporação do valor resultante dessa diferença na tarifa, de forma que nem empresa aérea nem passageiro pagassem nenhum centavo a mais pelo serviço prestado. E nas tarifas de navegação aérea houve a redução de 50% para 0%, com incorporação no valor da tarifa. Um ponto importante: o que está sendo feito com o Ataero é a continuidade de um processo. Não é nada novo, já foi feito, não prejudica a empresa aérea, não prejudica o passageiro.

Qual é a racionalidade dessa proposta? Eu acho que é bem no sentido oposto do que foi entendido. Talvez seja tecnicamente difícil, só lendo o texto para entender. Mas é no sentido oposto da questão que veio, de que eventualmente essa extinção pode piorar alguma coisa que já não esteja boa.

Vou citar o exemplo da tarifa de embarque, com que todo mundo tem mais familiaridade. Pagamos cerca de R\$25 na tarifa de embarque a cada voo. Na verdade, tarifa é uma contraprestação do serviço...

Vou citar o exemplo da tarifa de embarque, com que todo mundo tem mais familiaridade. Pagamos cerca de R\$25 na tarifa de embarque a cada voo. Na verdade, tarifa é uma contraprestação do serviço que está sendo prestado pelo aeroporto. Apenas aproximadamente R\$18 desses R\$25 ficam com o aeroporto. Os outros R\$7, que é mais ou menos ao que corresponde o valor da Ataero, são repassados ao Governo, ao Fundo Nacional de Aviação Civil – vinculado antigamente à SAC, agora ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – para o desenvolvimento do setor.

Na prática, com essa incorporação na tarifa, o valor vai continuar os mesmos R\$25, mas os R\$25 inteiros ficam dentro do setor, ficam como receita aeroportuária, receita operacional para viabilizar a melhoria do serviço, expansão do aeroporto, tudo isso.

Por que é importante fazer essa distinção? O FNAC, quando foi criado, juntamente com a criação da Secretaria de Aviação Civil, tinha pouca receita, era uma receita anual de mais ou menos R\$250 milhões, e hoje, com a evolução da legislação e principalmente com as concessões de aeroportos que pagam outorgas vultosas ao Governo, nós temos um orçamento anual, uma arrecadação que saltou de R\$250 milhões/ano para R\$4,5 bilhões/ano. Então, é recurso mais do que necessário para fazer frente às necessidades do setor, só que o que aconteceu ao mesmo tempo – aí eu vou falar especificamente da Infraero, depois o Thiago Pedrosa vai explicar um pouco mais – é que, com as concessões dos principais aeroportos, houve um certo desequilíbrio na

Infraero, ela perdeu muito mais receitas do que custos. Os aeroportos que foram concedidos eram aeroportos superavitários. Então, a situação financeira da Infraero passou por um desequilíbrio.

Aqui, já entro no ponto seguinte, que são os efeitos da proposta. Vou distinguir os efeitos da proposta sobre a Infraero, os aeroportos delegados, sobre as concessões já existentes e sobre as novas concessões.

Começamos sobre a Infraero e os aeroportos delegados. Basicamente, o que a Infraero vai experimentar é um aumento na sua receita, que vai ajudar a equilibrar essa situação financeira em que ela se encontra hoje. Vai funcionar com uma receita operacional maior, o que é diferente de esse recurso tramitar pelo fundo e ser aportado à Infraero. Porque para a Infraero continuar sendo caracterizada como uma empresa independente, precisa dar conta pelo menos do seu custeio. Ela pode receber recurso para investimento, mas o custeio ela tem que conseguir fazer com recursos próprios.

Então, de uma maneira que tanto empresas aéreas quanto aeroportos continuem pagando exatamente o mesmo valor de tarifa, a Infraero vai ter um aumento na sua receita e isso vai ser uma receita a menos no FNAC, que já tem mais recursos do que o necessário para o investimento no setor.

Aeroportos delegados. Da mesma forma, nós focamos muito nos aeroportos que são explorados pela União ou pela Infraero, que opera hoje 60 aeroportos, ou as 6 concessões federais que já estão em vigor, mas hoje nós temos cerca de 700 aeroportos públicos no País, a maioria deles pequenos e deficitários. Os aeroportos delegados, que são os menores explorados por Estados e Municípios com bastante dificuldade, vão experimentar a mesma sensação na Infraero, simplesmente sem nenhum aumento de custo para os clientes, para as empresas aéreas e para os passageiros, o que vai haver é um aumento na receita, porque esse valor será incorporado à tarifa.

Sobre as concessões existentes, existe um contrato em vigor. O contrato, obviamente, tem um equilíbrio pactuado e tem que ser respeitado.

O que vai acontecer com uma alteração de tarifa para cima, na medida em que você zera o Ataero e aumenta a tarifa dos aeroportos concedidos? Um reequilíbrio econômico-financeiro em favor da União.

Na prática, para os concessionários, isso vai ser um jogo de soma zero. Eles vão repassar esse excedente de tarifa de volta para o FNAC, a título agora de outorga, como forma de reequilibrar o contrato. Então, para eles é um jogo de soma zero, para os passageiros e empresas aéreas nesses aeroportos também não há nenhuma alteração.

Um outro ponto importante é com relação às novas concessões. Para essas, sim, já há diferença e se passa a viabilizar muitas opções de políticas públicas que são interessantes.

Hoje, com a receita aeroportuária como está, sem a incorporação da Ataero, menos aeroportos são viáveis, e os que são viáveis têm um valor presente líquido – como tecnicamente se chama na hora em que você vai precificar um ativo para fazer o leilão – mais baixo do que teria com essa tarifa incorporada.

Então, o que está acontecendo já nessas quatro concessões que estão sendo estruturadas e que já tiveram aprovados seus estudos de viabilidade pelo TCU – estamos agora num momento de audiências públicas – e em eventuais futuras concessões, tanto concessões federais como eventuais concessões por Estados ou Municípios?

A projeção do fluxo de caixa de receita vai ser substancialmente aumentada pela incorporação disso na tarifa, e isso fará o valor presente desse ativo ser maior, ou seja, quem for bidar por esse ativo vai pagar mais à União por ele. O efeito disso é uma antecipação de receita por parte do Governo. Vai ser um ativo que vale mais nos quartos de aeroportos. E aqui, na hipótese de a outorga ser paga linearmente, como são as outorgas até hoje, teríamos um comportamento de recebimento de receitas pelo Governo na forma da linha verde, ao passo que a receita do Ataero cresce na forma da linha azul. Aqui estamos supondo um prazo de cerca de 20 a 30 anos de concessão.

Na prática, para as novas concessões, tanto federais como estaduais e municipais, isso funciona como uma antecipação de receita que é muito bem-vinda no cenário econômico que o País está vivendo hoje. Então, vislumbramos que essa é uma medida extremamente positiva, sem nenhum efeito negativo para nenhum usuário dos aeroportos, e permite que mais recursos gerados pelo setor, que é autossustentável, continuem dentro do setor e estejam investidos diretamente nesse setor.

Com essa fala, eu encerro o primeiro capítulo da incorporação da Ataero, já me colocando à disposição para eventuais dúvidas que possam surgir.

A segunda – vou tentar ser bem rápido – é uma alteração bastante pontual na lei de criação da Infraero, que diz que a atribuição prevista no *caput*, a atribuição de exploração de aeroportos, no caso,...

(Soa a campanha.)

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – ... poderá ser realizada mediante ato administrativo ou por meio de contratação direta da Infraero pela União, nos termos de regulamento.

Aqui, de forma bem simples – esse é o único eslaide em que vou falar sobre isso –, o objetivo é aproximar o padrão regulatório dos aeroportos que são explorados pela Infraero dos aeroportos que são operados mediante concessão.

Os contratos de concessão são de amplo conhecimento de todos e trazem prazo, metas, obrigações de investimento, qualidade de serviço; têm garantias para os dois lados, direitos e deveres tanto do contratante quanto do contratado. Enfim, têm um amplo regramento que vai determinar como se dará a exploração daquele ativo.

A outorga que a União dá para a Infraero hoje é uma portaria, um instrumento bastante precário que tem basicamente um artigo que diz: “Outorga-se à Infraero a exploração desse aeroporto”. Não traz prazo, não traz obrigações de investimento, não traz garantias, não traz nada disso.

Na prática, ao se contratualizar a relação com a Infraero, ela passa a ter não um ativo físico, porque o ativo físico continua sendo da União tanto dos aeroportos concedidos como da Infraero, todo ativo físico é de propriedade da União, mas ela passa a ter como ativo um fluxo de caixa projetado...

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) – Estou dando mais cinco minutos para que V. S^a conclua.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – Vou tentar acelerar, para falar da parte mais importante.

Ela passa a ter recebíveis garantidos e, com isso, a ter maior facilidade na captação de recursos, seja por meio de financiamento, seja por meio de parceria com a iniciativa privada. Então, basicamente, possibilita que a outorga para a Infraero se dê pela União, por meio de contrato.

Passando ao último ponto – gostaria de ter mais tempo, mas acho que nos debates haverá a possibilidade de esclarecer mais dúvidas –, a restrição que temos hoje está posta no Código Brasileiro de Aeronáutica. Pelo menos quatro quintos do capital com direito a voto tem que ser pertencente a brasileiros. Entendemos que são regras bastante restritivas à participação e limitam várias opções para a indústria aérea brasileira.

Em um breve comparativo com outros setores produtivos no Brasil, podemos ver que vários setores de extrema importância, extremamente estratégicos, não têm esse tipo de restrição. Os dois últimos que ainda têm, que é o setor de imprensa e o de transporte aéreo, e parte de saúde, se não me engano foi no ano passado que houve alteração legislativa permitindo a exploração do capital estrangeiro nesse setor.

Podemos ver que inclusive em aeroportos não há restrição. O aeroporto de Guarulhos e o aeroporto de Brasília, que são extremamente relevantes, podem ser adquiridos por pessoas que nasceram em outros países. Continua sendo uma empresa brasileira, pagando tributos no Brasil, sujeita às normas brasileiras, regulação brasileira, mas sem preconceito – digamos – com a origem do capital.

Hoje vemos o transporte aéreo como o mais restrito de todos, em uma comparação mundial que também nos coloca entre os países mais restritos do mundo em relação a capital estrangeiro em empresas aéreas.

Um pouco sobre o que a Organização Internacional de Aviação Civil (ICAO) diz sobre isso. Ela tem mudado a forma de verificação de nacionalidade das empresas aéreas. O Ricardo Catanant, da Anac, participa comigo do painel, na ICAO, que trata disso.

A ICAO tem mudado a forma de como se deve aferir se uma empresa é nacional ou não. O critério antigo era esse que temos aqui, de propriedade e controle. Hoje, o critério que importa para a ICAO é quem tem o controle regulatório sobre aquela empresa e onde ela tem a sua sede principal.

Nesse critério, empresa brasileira seria uma empresa com sede no Brasil, que emprega no Brasil, paga impostos no Brasil e está sujeita ao controle regulatório da Anac e demais órgãos do Governo que regulam o setor.

Aqui, alguns pontos para os quais eu queria chamar a atenção.

Primeiro, uma distinção muito importante que causa mais confusão e que mais dificulta o entendimento do tema: distinção de permissão de capital estrangeiro com cabotagem.

Cabotagem é uma liberdade do ar que nós não praticamos e nem defendemos a prática. Somos contrários à permissão de empresas estrangeiras operarem rotas domésticas no Brasil. É muito importante fazer essa distinção.

Capital estrangeiro é permitir que alguém que nasceu em outro país monte uma empresa no Brasil, pagando tributos aqui, continuando com a regra de que só pode operar com tripulação brasileira em todos os seus serviços domésticos. E é isto que defendemos aqui: ampliação do capital estrangeiro com todas essas restrições.

E alguns pontos que pouca gente sabe. Esses limites à capitalização das empresas se aplicam, na prática, mesmo dentro do Brasil e por brasileiros. Que efeito pouca gente conhece dessa restrição que temos hoje? Uma empresa brasileira não pode abrir capital na Bovespa e ser do novo mercado, porque, quanto ao capital que está no *free float*, na Bovespa, não se consegue comprovar diariamente se quem tem esse capital é um brasileiro ou um estrangeiro. Então, por mais que ele esteja cem por cento na mão de brasileiros, não se consegue comprovar isso. Logo, a financiabilidade das empresas de transporte aéreo se torna muito mais onerosa, muito mais difícil, dados esses limites.

Que alternativa as empresas aéreas hoje têm nesse sentido? Lançar ações sem direito a voto ou até 20% das ações, o que não permitiria se enquadrar, por exemplo, no novo mercado, que é o melhor nível de governança da Bovespa.

Outro ponto bastante relevante que também não é amplamente discutido é que essa restrição não se aplica apenas às empresas regulares.

(Soa a campainha.)

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – Existe um custo regulatório enorme porque cerca de 700 empresas – na última vez em que eu levantei, não sei como está hoje – de táxi aéreo e aeroagrícolas todas sofrem essas restrições de não poderem ter capital estrangeiro.

Outro ponto que eu gosto de levantar é que tudo que se cobra de nós que estamos trabalhando no setor, que são preços menores, mais cidades servidas, melhor qualidade do serviço – e por aí vai –, são itens em que a concorrência é muito bem-vinda para trazê-los. E de certa forma é incongruente ao mesmo tempo querer isso e impor uma barreira tão forte à entrada no setor, que é o limite de 20% para capital estrangeiro, num cenário de globalização em que cada vez mais capital não tem pátria. Isso é muito importante.

Por fim, existe a discussão dos 49% mais reciprocidade, que é o que está posto no texto original da MP, que é a permissão para 49% de capital estrangeiro mais a autorização para que o Governo celebre acordos com outros países, mediante reciprocidade elevando esse limite, versus – como podemos ver em várias emendas que já foram apresentadas – o fim dessa restrição, o fim do preconceito com relação à origem de capital.

Entendemos, como posição de Governo, que os 49% mais reciprocidade é um avanço positivo, que é o que foi proposto originalmente, mas apoiamos as emendas que defendem os 100% de capital estrangeiro e o fim desse tipo de restrição.

Talvez o exemplo mais recente de entrada de empresa aérea grande no Brasil seja o da Azul. Na época, eu trabalhava na Anac, exatamente no setor que verifica a questão de participação de capital estrangeiro.

Creio que a entrada da Azul, e não só da Azul, qualquer empresa que entre no setor, atraindo novos investimentos, gerando mais empregos e operando novas rotas, é sempre muito bem-vista por nós.

Na prática, a Azul só pôde ser autorizada a operar no Brasil porque David Neeleman, seu sócio, estava no País quando nasceu. A família dele é americana, ele mora nos Estados Unidos. Se não fosse essa cédula de identidade, nós teríamos proibido a Azul de entrar em operação e hoje não teríamos uma empresa a mais, operando mais rotas. É importante ressaltar isso.

Por fim, as principais preocupações

Fala-se que é um setor estratégico. Eu questiono se outros setores, como bancos, Telecom e setor elétrico não são, porque não há esse tipo de restrição.

Quanto à questão de soberania, é muito importante dizer que o argumento de mobilização em caso de guerra, esse tipo de coisa, desde o advento do *leasing* as aeronaves não são mais de propriedade das empresas aéreas. Então esse é um argumento que perdeu o seu objeto.

A questão do emprego é uma preocupação muito relevante para todos, mas entendemos que fazendo a distinção entre o que é o objeto da discussão e a liberdade do ar, o que é o objeto da discussão e o capital estrangeiro, essa medida só aumenta a geração de emprego e de renda no Brasil.

E, por fim, com relação à concorrência, isso é ruim para quem não gosta de concorrência, que é muito positiva, já que vai se dar em igualdade de condições. São empresas montadas no Brasil com as mesmas restrições.

O último comentário que eu queria fazer, e depois fico à disposição para os debates, é que, em todos os debates, em todos os fóruns de que já participei nesses doze anos em que se discute esse assunto, nós sempre vemos uma boa representação das empresas aéreas. E isso é fundamental. Nós temos que nos preocupar com isso. Sempre vemos uma boa representação dos empregados, do sindicato dos aeronautas e aeroportuários, uma vez que é extremamente importante a questão da geração de empregos. E, infelizmente, não vemos como gostaríamos a representação dos consumidores. É uma preocupação mais difusa, mais diluída, não tem uma representação tão forte, mas é nossa obrigação, como Governo, como Congresso Nacional, pensar no que é positivo para os consumidores, que nunca têm um microfone para se manifestar a respeito de como enxergam isso e o que desejam. Entendo que essa é uma obrigação nossa.

Com isso eu encerro e fico à disposição para o debate.

O SR. PRESIDENTE (Hélio José. PMDB - DF) – Agradeço ao Sr. Rogério Teixeira Coimbra, do Ministério da Aviação Civil, que hoje é uma Secretária Nacional do Ministério dos Transportes.

Comunico que vou passar a Presidência para o nobre Deputado Zé Geraldo.

Haverá uma reunião agora, no Ministério do Meio Ambiente, e eu tenho que ir para lá. Antes disso, quero reafirmar as minhas preocupações com relação à abertura de capital de 49 ou mais. O que isso significa para

a empregabilidade brasileira? Há a possibilidade de abriremos mais voos locais? Vamos abrir mais empresas no País para operar e gerar mais empregos?

Depois vou verificar o vídeo e a transcrição desta reunião e gostaria de conhecer essas preocupações.

Com relação ao direcionamento à TAM no tocante à reciprocidade, esse tema tem que cair, na minha visão pessoal. A única empresa que tem 100% é a TAM, a LAN. E não é possível fazermos uma medida provisória para atender a uma empresa. Nós temos que discutir essa questão com toda a clareza que ela demanda, além de verificar algumas questões que poderiam resolver a crise da Gol. Se nós conseguirmos resolver a crise de todo mundo, beleza! E não resolver a crise de uma só. A crise é principalmente dos coitados dos usuários brasileiros, que estão pagando passagem a um preço altíssimo, principalmente quando chega a proximidade do voo. Preferem voar com o voo vazio, sem ninguém, e fazer com que uma passagem que custa pouco mais de R\$200 para São Paulo ou para o Rio de Janeiro valha R\$2 mil. E as pessoas ficam sem condições de voar de última hora.

Temos de debater esse assunto, porque isso é um absurdo, além da reserva de mercado para algumas cidades. Estão aqui meu nobre Deputado de Belém do Pará e meus nobres Senadores do Acre e de Roraima. Há dificuldade de voo para Boa Vista, com carestia em torno da passagem. O preço é tão alto que é muito mais razoável ir à Europa e dela voltar do que rodar dentro do Brasil.

Então, precisamos discutir essa situação com toda a clareza, com toda a objetividade.

Vou sair, mas quero ouvir, por dez minutos, o Tenente-Brigadeiro do Ar Carlos Vuyk.

Já conversei bastante com a Anac. Mais ou menos estamos em sintonia nessa discussão. Vou verificar depois as falas pelo vídeo.

E também há o Thiago, Diretor Financeiro e de Serviços Compartilhados da Infraero.

Conversei muito com o Gustavo Vale. Sei mais ou menos as posições da Infraero.

Tenho a certeza de que o Zé tem discutido muito esse assunto. Então, vamos ter tranquilidade para ver isso.

Como não ouvi ainda a Aeronáutica – não tivemos tempo para ouvi-la –, vou deixar o Ministro esperando um pouco.

Vou ouvi-lo, durante o seu tempo, ouviu, Tenente-Brigadeiro? O senhor dispõe de dez minutos, prorrogáveis por mais cinco, como concedi para o nosso nobre representante do Ministério da Aviação Civil.

E já vou transferir a Presidência para o Zé Geraldo.

O SR. CARLOS VUYK DE AQUINO – Ex^{mo} Sr. Senador Hélio José, Ex^{mo} Sr. Deputado Zé Gerado, companheiros de Mesa, Srs. Comandantes aqui presentes; representantes de empresas, senhoras e senhores, muito boa tarde!

Minha participação nesta tarde aqui será bastante simples. Não vou precisar dos dez minutos, ouviu, Senador? Vai ser bem rápida. Nem tenho eslaide.

É muito singela a nossa propositura aqui, que é a de agregar como emenda a essa medida provisória a possibilidade da transferência ao Comando da Aeronáutica e ao Ministério da Defesa da subsidiária que tenha como objeto a navegação aérea.

Por que estamos com essa propositura? Hoje, o Comando da Aeronáutica, constitucionalmente responsável pela atividade de controle de tráfego aéreo, ou seja, pela navegação aérea em si, executa aproximadamente 85% de toda a atividade de controle de tráfego aéreo no Brasil. Constitucionalmente, existe a possibilidade de concessão e de permissão para a prestação desse mesmo tipo de serviço. A Infraero é a empresa que detém a capacidade também do provimento desse serviço. O provimento desse serviço vem lá detrás, do ano de 1997, quando a empresa Telecomunicações Aeronáuticas S.A., àquela época integrante do então Ministério da Aeronáutica, foi, por decreto, passada para a Infraero.

Dentro das análises, no momento em que a Infraero busca se reorganizar administrativamente através de sua administração central, havendo também a criação de suas subsidiárias – e uma das subsidiárias a serem criadas pela Infraero é a Infraero Navegação Aérea –, pegar-se-ia essa subsidiária, para se voltar ao Comando da Aeronáutica.

Quais são as grandes vantagens que percebemos em conversas, principalmente com a Infraero, que é a grande executora dessa atividade? Navegação aérea não é o negócio da Infraero. O negócio da Infraero é infraestrutura aeroportuária. Como 85% do controle de tráfego aéreo, da navegação aérea, está no comando da Aeronáutica, nada mais lógico do que essa empresa retornar à lide do Comando da Aeronáutica – hoje Ministério da Defesa, através do Comando da Aeronáutica – e dar continuidade à execução das atividades hoje feitas pela Infraero.

Lembro que não haverá nenhuma perda de emprego, não haverá nada. Toda a estrutura desse pessoal que está hoje na Infraero vem junto com a empresa, e o Comando da Aeronáutica agregaria uma série de atividades dentro da empresa, o que desoneraria uma série de partes do orçamento, principalmente no que podemos dizer a respeito de investimentos no setor, suporte logístico da estrutura e uma parcela da área operacional.

Então, de uma maneira geral, nós teremos, de forma integrada, uma capacidade muito maior de investimento, principalmente nas estruturas hoje geridas pela própria Infraero. Essas estruturas estão muito mais em cidades pequenas, que geram pouco tráfego, e, conseqüentemente, geram menos recursos; isso dificulta que a empresa obtenha recursos para investir em tecnologia e que estejamos, realmente, em níveis compatíveis com a necessidade da aviação civil brasileira nos dias de hoje.

Nossa visão é de que, ao agregarmos essa empresa, teremos a garantia da prestação do serviço, a garantia do investimento dentro das atividades voltadas para a navegação aérea e a garantia da manutenção de toda a estrutura. Essa é a grande propositura para que nós tenhamos um novo modelo de gestão, em que aquele que tem vocação para o tipo de negócio realmente esteja gerindo o negócio.

Portanto, consideramos muito relevante e oportuna a sugestão de agregar a essa medida provisória a possibilidade de transferência da subsidiária de navegação aérea de volta ao Comando da Aeronáutica.

Era o que eu tinha para colocar, muito rapidamente. Ficarei, evidentemente, aqui, totalmente à vontade para responder às perguntas que porventura venham a ser feitas pela audiência ou através da internet.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zé Geraldo. PT - PA) – O próximo orador é o Thiago Pereira Pedroso, Diretor Financeiro e de Serviços Compartilhados da Infraero.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO – Obrigado, Deputado. Boa tarde. Boa tarde, senhoras e senhores, indústria, passageiros, todo mundo que está aqui conosco.

Eu gostaria de falar especificamente sobre os artigos que tratam da Infraero.

Creio que o Rogério já explicou bem a MP como um todo. Eu só queria, então, concentrar este tempo para discutir dois deles, que afetam, de maneira mais direta, a Infraero.

O primeiro deles é a incorporação do Ataero à tarifa. O cenário das concessões trouxe para a Infraero – o que todo mundo já falou aqui também – uma perda de arrecadação muito grande. Até 2011, o setor operava por um monopólio público em que a Infraero detinha praticamente 98% do mercado. Isso gerava para nós um faturamento de praticamente R\$4 bilhões por ano. Com a entrada das concessões, com a introdução da concorrência no setor, perdemos cerca de 50% desse mercado e praticamente R\$1 bilhão por ano, considerando o número de 2011; se atualizássemos isso a valores de hoje, veríamos que o buraco na receita é muito significativo na empresa.

Em contrapartida, como o Rogério mesmo havia dito, não conseguimos enxugar as despesas no mesmo valor, no mesmo montante. Conseguimos controlar e reduzir todas as despesas que chamamos de gerenciáveis, que são de serviços contratados, de gestão de material, de estoque e de aquisição de novos equipamentos, mas não temos uma gestão integral no nosso pessoal. Nós temos um hoje um excedente na empresa oriundo dos empregados desde os aeroportos concedidos que não foram absorvidos pelas concessionárias, que retornaram, portanto, para a empresa, que hoje oneram a nossa folha. Temos um programa de desligamento em curso para resolver esse problema pontual e estamos buscando de recursos para financiamento tanto no Governo, como fora dele, para conseguirmos tornar a empresa, de novo, sustentável.

Parte, então, desse resultado ruim das concessões na empresa, que foi o impacto financeiro, nasce desse projeto de reestruturação que a MP traz. A lógica de remuneração no setor aeroportuário sempre foi baseada numa lógica de rede: não adianta nada eu sair de um aeroporto que relativamente seria barato e pousar num outro aeroporto se, para eu voltar dele depois, a tarifa poderia ser muito cara. Então, o setor sempre foi regulado por meio de uma lógica sistêmica de tarifa, para que a operação de ida e volta dos voos tivesse um preço módico, um preço adequado para todos os passageiros. No limite, se não fosse assim, teríamos aeroportos de grande porte, como Guarulhos ou Brasília mesmo, com tarifa tendendo a zero, por conta da grande participação de receita comercial nesses aeroportos, mas, para o passageiro retornar de aeroportos de pequenas capitais ou de interior, tanto das Regiões Sul e Sudeste como da Região Norte, teria que pagar valores perto de R\$100, R\$150 de tarifa de embarque. Então, sempre preferimos uma lógica sistêmica de regulação tarifária no setor: que todo mundo pague uma quantia módica, para que tenhamos um subsídio cruzado por dentro do setor, em que os aeroportos mais superavitários financiassem os aeroportos menos superavitários ou mais deficitários.

Esse modelo teve uma ruptura com o modelo de concessões porque a Infraero perdeu as suas grandes vacas leiteiras, perdeu os grandes aeroportos da rede, que sustentavam a maioria dos pequenos. Perdemos Guarulhos, Galeão, Brasília, Viracopos, Cofins e Natal, o Augusto Severo, que geraram aquele déficit de cerca de R\$1 bilhão/ano.

Para resolver isso, portanto, dado que a empresa passou a ter um déficit operacional, precisávamos partir para uma revisão tarifária, precisávamos rever o custo da operação naquele setor, porque ela não mais remunerava a rede de que a Infraero dispunha. Para que não onerássemos o passageiro, para que não onerássemos a indústria, adotamos essa medida de incorporação do Ataero à tarifa. Estamos, portanto, fazendo a revisão

tarifária, estamos, de novo, trazendo o setor para uma autossustentabilidade – os operadores delegados, os aeroportos públicos, como o Rogério falou, e a Infraero, que ainda é detentora de 50% do mercado e 60 aeroportos –, estamos tornando o setor sustentável e, de novo, deixando que ele financie a si mesmo, sem qualquer necessidade de recursos da União ou de terceiros.

O objetivo era que isso não onerasse o passageiro e não onerasse a indústria, porque sabemos que o momento econômico não é, de fato, fácil. É um momento complicado para todo mundo, e precisávamos reequilibrar as contas de metade do setor aeroportuário sem desfalcar a indústria e sem desfalcar o passageiro.

Já tivemos reajustes de tarifas de navegação, de tarifas aeroportuárias nos últimos anos, e não havia mais espaço para brigar por isso. Por isso decidimos resolver por meio do Ataero, especialmente pelo fato de a outorga das concessões ser hoje os recursos mais importantes do fundo, ser hoje os recursos mais importantes para o reinvestimento no setor.

O Ataero dentro da tarifa – também respondendo a participante que já enviou a colaboração – vai ajudar ainda mais o desenvolvimento do setor. Ele fica obrigatoriamente dentro dos aeroportos. Como o Rogério falou também, explicando a tarifa de embarque, que é mais fácil de entender, aqueles 35% que vinham para o fundo para um dia voltarem para o fundo, para o aeroporto vão ficar diretamente no aeroporto. Então, estamos investindo diretamente nos 60 aeroportos da rede Infraero e nos mais de 60 aeroportos delegados a Estados e Municípios, que hoje também já operam a aviação regular. Isso é investimento no setor, é dinheiro direto no desenvolvimento da malha.

Para terminar, o Ataero foi inclusive utilizado pela empresa, ao longo dos últimos anos, para situações de contingenciamento de recursos. Em 2014, nós tínhamos uma necessidade muito grande de entregas de obras da Copa do Mundo e uma situação orçamentária e financeira muito descasada. Apesar de haver aprovação legal na lei, nós não tínhamos o destaque financeiro na mesma monta.

Como tínhamos obrigações financeiras de investimento de grandes valores, precisamos utilizar parte desse recurso do Ataero para honrar esses compromissos. Isso está devidamente anotado em todos os balanços da companhia. Isso é público, sempre foi fruto de discussões tanto com órgãos de Governo como com órgãos de controle. Estamos em discussão com o TCU a esse respeito. É um processo em que precisamos resolver o passivo, precisamos resolver esse fruto de utilização do Ataero de 2014 até o final deste ano, porque, a partir do ano que vem, o Ataero, já incorporado à tarifa, passa a ser de novo recurso da Infraero, passa a ser de novo recurso do setor. Essa discussão está andando. Nós estamos adotando as medidas necessárias para resolvermos esse passivo, sabendo que o futuro já está resolvido, que o Ataero, dentro da companhia, com os recursos de que precisamos para fazer o programa de desligamento, traz de novo o setor para a autossustentabilidade que sempre quisemos.

Acho que sobre o Ataero é basicamente isso.

Eu queria falar rapidamente também sobre o art. 3º, que trata da possibilidade de atribuição de aeroportos à Infraero por meio da contratualização.

Hoje, como o Rogério também já falou, os aeroportos são atribuídos por meio de portaria. A Infraero recebe um aeroporto para operar sem qualquer garantia de prazo, sem qualquer garantia de tempo, sem poder utilizá-lo no seu balanço para processos de alavancagem, para operações de mercado. Ela se equipa, contrata pessoas, adquire equipamentos, enfim, monta uma operação para operar aquele aeroporto, e pode perder a qualquer momento. Isso aconteceu com seis aeroportos que já foram concedidos, e queremos chegar agora a uma condição de concorrência em que possamos, de fato, brigar pelos passageiros e pelas aeronaves, com os nossos aeroportos concedidos.

Nós estamos, às vezes, na mesma cidade em que eles estão e não temos a mesmas condições de mercado. Nós temos essa precariedade na atribuição da infraestrutura aeroportuária e não conseguimos alcançar os mesmos meios de financiamento e ter a mesma garantia e a mesma segurança jurídica. Isso é muito mais uma medida de aprimoramento regulatório, uma medida que tenta colocar a Infraero no mesmo patamar de concorrência dos aeroportos concedidos, para que possamos brigar em condições iguais, para que possamos, de fato, operar no mercado competitivo, no setor cada vez mais eficiente e que busca cada vez mais ampliar a malha, ampliar a rede e atender melhor o nosso passageiro.

(Soa a campanha.)

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO – Então, é uma medida que garante segurança jurídica, previsibilidade e que me concede o direito de procurar parcerias comerciais.

Como agora eu tenho essa segurança e essa previsibilidade por um prazo determinado, eu consigo atrair parceiros comerciais de longo prazo, eu consigo conceder grandes áreas de aeroportos para parcerias comerciais plenas, em que a pessoa ao meu lado não é mais um mero fornecedor. Eu consigo fazer operações

de mercado, sendo que isso agora tem uma garantia de estar no meu balanço, de estar no meu rol de ativos a serem explorados por determinado tempo. Eu consigo fazer operações de mercado, eu consigo trazer sócios estratégicos, se for de meu interesse, eu consigo, inclusive, pensar no lançamento de ações em bolsa. Isso faz parte de toda a reestruturação societária por que passa a Infraero. Nós agora pretendemos atuar cada vez mais como uma empresa de mercado, buscando todos os meios que o mercado fornece.

Então, acho que o financiamento privado, a atração de parcerias privadas vem muito no sentido do que queremos para o setor, que é mais concorrência e mais eficiência.

Era o que eu tinha a dizer sobre a MP.

Por fim, eu queria só comentar sobre três medidas que são vistas com bons olhos pela Infraero e que eu acho que vêm atender aos interesses do setor.

Uma delas permite que o operador aeroportuário remova aeronaves, equipamentos e tudo aquilo que estiver no sítio aeroportuário atrapalhando a operação. Hoje, existe o problema de uma lentidão muito grande que pode onerar sobremaneira tanto a infraestrutura quanto a própria operação. Eu corro o risco de fechar aeroportos, como aconteceu há pouco tempo em Campinas, porque eu não tinha condição de celeridade para a retirada de alguns equipamentos e de algumas aeronaves.

O que a emenda propõe é a autorização para que o aeroporto faça essa remoção e, depois, busque o reembolso dessa operação pelo operador daquela aeronave, pelo operador daquele equipamento. Entendemos que tal medida traz agilidade e eficiência ao setor e pode baixar os custos e aumentar a competitividade do País.

A segunda emenda possibilita a operação da Infraero ou de suas subsidiárias no exterior, além do Brasil.

Na proposta de reestruturação societária, que até o Brigadeiro Aquino comentou, existe uma perna de prestação de serviços. Essa perna chamava-se, à época, Infraero Serviços. Hoje, é uma empresa com o nome de Asas. Ela é feita por meio de uma parceria com um grande operador internacional, que é o operador de Frankfurt, a Fraport, e tem como um de seus objetivos sair do Brasil também.

Hoje, nós temos, aqui, no mercado da América Latina, uma demanda muito grande por capacitação, por treinamento, por prestações de serviços melhores. Pretendemos atender não apenas o Brasil, mas também esse buraco de mercado na América Latina. Seria muito interessante que essa alteração viesse a ocorrer, a fim de gerar a oportunidade de mercado de novos negócios, para que voltássemos a buscar novos clientes dentro do País e fora dele.

E a terceira é a emenda que o próprio Brigadeiro citou, que permite que a subsidiária de navegação aérea que agora está sendo criada seja transferida ao controle do Comando da Aeronáutica, no Ministério da Defesa. Como ele mesmo disse, meu negócio é aeroporto; meu negócio não é navegação aérea.

Lá atrás, por um encontro de contas, o aeroporto era mais superavitário do que a navegação aérea. As tarifas de navegação aérea sempre foram um pouco mais acanhadas que as aeroportuárias. Decidiu-se que parte da navegação aérea seria incorporada à Infraero, para que não precisássemos fazer um reajuste severo no setor. Os aeroportos bancavam a navegação por muito tempo. Hoje, como vocês puderam ver, não existe mais essa gordura, não existem recursos suficientes capazes de absorver essa outra atividade, e, como não é o foco, como não é a atividade principal da Infraero, preferimos adotar essa separação de negócios, em que o Comando da Aeronáutica opere aquilo de que entende bem, que é navegação aérea, e coloque a malha toda, o sistema inteiro dentro de uma de um chapéu só, porque, hoje, parte é da Infraero e parte é do Comando da Aeronáutica. Conseguimos, então, também pensar numa sustentabilidade sistêmica desse setor de navegação aérea, agora nas mãos do comando, e que a atividade aeroportuária fique concentrada, priorizada e com todos os recursos orientados na Infraero para isso. Eu consigo um pouco mais de foco, mais eficiência e novos negócios também no aeroporto.

Acho que é isso, Deputado, o que eu tenho a dizer. Fico também à disposição para qualquer pergunta.

O SR. PRESIDENTE (Zé Geraldo. PT - PA) – Certo.

Bom, o quarto e último inscrito é o Ricardo Bisinotto Catanant, Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Boa tarde a todos.

Ex^{mo} Sr. Deputado Zé Geraldo, caros membros da Mesa, em minha fala, vou me abster ao ponto relativo à possível abertura de 100%, ou 49%, nos termos propostos pela Medida Provisória, de abertura ao capital estrangeiro.

Vou tentar ser breve. Eu trouxe uma apresentação que faz algumas reflexões que eu gostaria de compartilhar com todos, e vou privilegiar fundamentalmente a fase de debates.

Um contexto, um panorama geral sobre a aviação, onde se insere a aviação. Nós temos um mercado cada vez mais global. Um dos maiores estudiosos da aviação, Rigas Doganis, afirmou, em dado momento, que é o

mais internacionalizado dos mercados e o mais fechado deles, por uma série de regras que vêm de 80 anos e que são mantidas, inclusive em nossa legislação e em que ora se discute uma possível abertura.

Nesse contexto, a aviação atua como um fator indutor da globalização, que está em constante adaptação para atender a demanda gerada, que gera integração social, desenvolvimento econômico e em que o fluxo de passageiros decorre justamente da globalização e gera mais demanda. É um círculo virtuoso. A própria OCDE aponta que 40% do comércio mundial participa da cadeia do transporte aéreo em termos de valor, e não de volume, é claro.

Trago também uma frase interessante da Organização Mundial de Turismo, que é um elo da cadeia. O Rogério Coimbra há pouco mencionou os consumidores e seu interesse nesta discussão bastante polêmica, e os turistas como um mercado potencial gigantesco. A 20ª Assembleia Geral da Organização Mundial do Turismo confirmou o transporte aéreo como uma chave para o turismo. E há uma aproximação muito grande agora dessa organização com a Organização da Aviação Civil Internacional, de que o Brasil inclusive faz parte.

Eu gostaria de fazer a breve leitura de um documento encaminhado pela UNWTO para a Oaci, em que se afirma que o transporte aéreo é elemento chave para o turismo. O crescimento extraordinário do turismo internacional nas últimas décadas é devido principalmente aos avanços do transporte aéreo com o aumento da classe média, prosperidade econômica, ao aparecimento de novas formas de informação e tecnologias da informação e às forças da globalização.

Em 2012, mais da metade de todos os turistas internacionais chegaram aos seus destinos de avião. De maneira similar, o crescimento do transporte aéreo está intrinsecamente ligado à expansão do turismo. A vasta maioria dos passageiros internacionais está viajando a turismo e, em muitos países, a aviação é chave para o desenvolvimento de seu turismo doméstico, como em locais insulares, onde só é possível se chegar de avião.

Além do mais, de maneira similar ao turismo, a aviação tem significativo efeito multiplicador na economia. Pesquisas sugerem que a aviação gera algo em torno de US\$539 bilhões, na renda global, diretamente, com o dobro desse montante em efeito indireto, gerando 48 milhões de empregos na indústria do turismo. O efeito multiplicador é significativo. É estimado que, a cada US\$100 de receita produzida pela aviação, se gera uma demanda adicional de US\$325, e, a cada cem empregos gerados pelo transporte aéreo, se gera uma demanda adicional média de 600 empregos em outras indústrias. A estimativa, portanto, dessa organização trazida para a Oaci é a de que, em 2030, o número total de turistas internacionais será de 1,8 bilhão.

Essa constatação e os questionamentos que eu gostaria de trazer, na forma de reflexões para este debate, são sobre como enfrentar os novos desafios que esse panorama nos traz de uma demanda crescente, de um mercado globalizado e da internacionalização dos serviços e do mercado de capitais, como foi muito bem pontuado pelo Secretário Rogério Coimbra.

Nesse sentido, e como resultado inclusive dessa aproximação da Organização Mundial de Turismo com a Organização Internacional de Aviação Civil, esse *working paper* apresentado para a 38ª Assembleia da Oaci, com as conclusões de uma reunião decenal – que ocorre a cada dez anos na Icao, da qual participaram mais de mil delegados e observadores, de mais de 131 Estados membros, e com 39 organizações internacionais –, estabelece, portanto, uma série de medidas e recomendações que a Icao vem trazendo, num esforço de maior liberalização, para que a aviação, mais e mais, possa dar conta dessa demanda crescente.

Então, há uma diretriz de liberalização de acesso a mercados e – no ponto que nos toca – de propriedade e controle de empresas aéreas. Esse *paper* diz, portanto, que os Estados devem dar continuidade à liberalização da propriedade e controle de acordo com as suas necessidades, através de várias medidas existentes, como a suspensão de restrições em acordos bilaterais ou outras recomendadas pelo Oaci.

As nações, portanto – e é parte dessa recomendação –, reconhecem os benefícios da liberalização da propriedade e controle e a necessidade de adaptar leis e regulações, para alcançar as demandas do século XXI. Foi acordado que a Oaci deveria liderar o processo de facilitação, ao mesmo tempo em que garanta a segurança da aviação e das operações, os interesses de todos os envolvidos – os *stakeholders* –, incluídos os trabalhadores, e a necessidade de dar um segmento, como um processo evolutivo.

Nesse passo, eu gostaria de trazer aqui, para reflexão, o arranjo, o marco legal do setor nos últimos anos. A restrição do capital estrangeiro ainda é de uma lei de 86 – Código Brasileiro de Aeronáutica –, e, desde então, com a criação da agência, em 2005, e o seu estabelecimento, em 2006 – e desde antes –, uma série de medidas já vinham sendo adotadas, com o foco na promoção da concorrência. Então, em alguns eslaides a seguir, eu vou poder demonstrar isso.

Em função desse rearranjo do marco legal e de uma série de medidas que têm sido adotadas, já na esfera regulatória da agência, a abertura dos mercados internacionais, as bandas cujos preços, antes, eram enrijecidos.... Havia bandas máximas e mínimas que as empresas poderiam cobrar nos mercados internacionais. E à época em que a agência, depois de instalada, discutiu a abertura total, a total liberdade para o mercado inter-

nacional, as empresas domésticas nos procuraram – as empresas brasileiras –, dizendo: “Se vocês abrirem tudo isso, as empresas estrangeiras vão dominar nosso mercado, e nós vamos ser expulsas das rotas internacionais”.

E o que nós vimos depois disso, como eu passo a demonstrar, é o oposto: as empresas brasileiras cresceram num ritmo ainda superior ao das empresas estrangeiras nesses mesmos mercados.

Nós tivemos grandes ganhos de eficiência. A taxa de ocupação média dos voos era em torno de 56%, e passamos para taxas de ocupação que hoje estão superiores, inclusive, a 80%; então um ganho de eficiência operacional de 41% em função da liberalização – liberdade de oferta, liberdades tarifárias, empresas especificarem seus serviços de acordo com a demanda do mercado.

Redução das tarifas. Esses dados são conhecidos de todos, mas nós passamos de um *yield* de 0,929 para 0,303. Portanto, uma redução de mais de 65 do quilômetro voado. E esses ganhos de eficiência notadamente foram repassados ao passageiro, na medida em que nós podemos demonstrar aqui que houve um grande decréscimo no valor das tarifas. Em 2002, não havia tarifas comercializadas com valor inferior – isso já corrigido pela inflação, portanto esses valores são comparáveis – a R\$100. Em 2015, essas tarifas responderam por 11,4%. Tarifas inferiores a R\$300, em 2002, eram na faixa de 11%, e hoje nós temos 57,5% das tarifas dos preços das passagens inferiores a R\$300. Esses gráficos demonstram isto: a linha azul é de 2002, e a dispersão disso, nas faixas de preços; e a linha vermelha é de 2015.

Passageiros transportados ao longo desse processo de abertura e de flexibilização. Nós incluímos mais de 80 milhões de passageiros no transporte aéreo. Suplantamos, como já foi dito aqui, inclusive, o modal rodoviário. Em 2015, o modal aéreo respondeu, em face do rodoviário, que está aqui representado, em cerca de 65%. Agora, em função da crise econômica, esse número tende a dar uma diminuída, mas nós ainda não temos esse número fechado.

Passageiros do transporte aéreo para cada 100 habitantes. Isso é a taxa de penetração do que nós temos aqui, e vejam os ganhos, portanto, representados desde 2002 até 2015. Mas há muito a melhorar, porque, comparando-se essa taxa de penetração com outros mercados internacionais, vejam os senhores: em 2009, segundo dados da McKinsey, o Brasil se encontra em face de outros mercados. Isso significa que o passageiro brasileiro, o cidadão brasileiro, o consumidor brasileiro ainda viaja muito pouco de avião.

E esse eslaide ilustra qual é o fim último, a última preocupação, os destinatários finais de todos os arranjos regulatórios e políticas aplicadas ao setor de aviação civil. É para os passageiros, os tomadores de serviços, os consignadores de cargas que os serviços são dimensionados, que as empresas estruturam seus serviços e os trabalhadores todos proveem e participam dessa cadeia importantíssima para a sociedade brasileira. E é com foco no passageiro, fundamentalmente, que nós trazemos essas reflexões sobre a possível abertura a 100% do capital estrangeiro.

Só para se ter uma ideia com relação à difusão, as empresas TAM, Gol, Azul e a Avianca respondem hoje por cerca de 99% do mercado doméstico. Então essas quatro empresas praticamente dominam o mercado doméstico.

(Soa a campanha.)

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – E, no mercado internacional, elas estão assim distribuídas – aqui é uma ponderação com relação à participação das empresas brasileiras, que vêm crescendo ano a ano e que hoje se encontra na casa de 34%, e todas as demais empresas estrangeiras do restante do mundo que para cá operam nas rotas internacionais.

Então, vejam: como confirmação inclusive do que eu disse há pouco sobre a discussão enfrentada em 2009, de que a abertura, a possibilidade de que as empresas brasileiras pudessem livremente precificar e concorrer abertamente no mercado internacional com as empresas estrangeiras, sem essa proteção, digamos assim, das bandas tarifárias, isso não representou o fim das empresas brasileiras no mercado internacional. Pelo contrário, houve um crescimento delas em um movimento de consolidação.

Esse é meu último eslaide, e eu gostaria, portanto, de pontuar. Esses fatos, no nosso entendimento, demonstram serem inequívocos os ganhos trazidos ao setor em função desses rearranjos que vêm acontecendo e do marco legal em torno da aviação civil, que tem proporcionado maior crescimento do setor, mais passageiros transportados e diminuição dos preços. Depois disso, não seria hora, eventualmente, de o Congresso aproveitar essa oportunidade que temos e avançar mais um degrau nessa escada da evolução do setor em termos de arranjo legal?

Os benefícios que eu gostaria de pontuar e que nós enxergamos são resultados de estudos que colhemos sobre a mesma discussão que hoje acontece no restante do mundo. A Europa já anunciou que pretende discutir, ainda em 2016, a abertura também para o capital estrangeiro. Nos Estados Unidos, temos notícia também de que pretendem rediscutir a questão a despeito de, em 2009, já terem enfrentado essa discussão. Nós

resgatamos estudos inclusive do MIT, e, na fase de debates, posso, inclusive, entrar em maiores detalhes sobre esses estudos que resgatamos, a repercussão e os argumentos que ora se levantam, inclusive com relação a possíveis efeitos decorrentes dessa abertura total.

Fundamentalmente, a MP, portanto, no nosso entendimento, representa uma redução de barreiras à entrada ao setor. Nós entendemos que é possível avançar para a completa eliminação desse limite e chegarmos a 100%, com as cautelas aqui, inclusive, que o Rogério Coimbra levantou, de que isso não significa a exploração por estrangeiros e empresas estrangeiras ao nosso mercado doméstico. Isso permanece, portanto, imutável. Não significa, portanto, cabotagem, e isso traria como benefícios a possibilidade de criação de novas empresas constituídas no Brasil. Não se fala, portanto, apenas em trazer investimentos possíveis e investimentos estrangeiros às empresas já estabelecidas, mas, eventualmente, de novas empresas.

Geração de empregos diretos e indiretos no País. Geração de renda e recolhimento de impostos no País. Novas alternativas – e isto é fundamental – de financiamento e capitalização de empresas já existentes, possivelmente menos onerosas, que é a questão do acesso ao capital global internacional. São fundos em que não é possível, por vezes, enxergar a titularidade e a nacionalidade dessas pessoas que lá estão.

Hoje, quando um grupo decide investir em dada empresa aqui estabelecida, nós, na agência, temos uma burocracia administrativa muito pesada e letárgica e subimos em todos os níveis da cadeia societária das empresas envolvidas na reestruturação para ver que sócios estão por dentro, a fim de verificar que está resguardado o limite de 20%. Isso representa, por vezes, um atraso que pode durar meses na análise de dado processo. Há o processo de algumas empresas que passaram por essa reestruturação, como é o caso da TAM, que observa, sim, os 20%, mas há uma engenharia societária tão robusta e pesada que isso levou meses, e meses representam recursos, enfim, e o esgotamento de possíveis investidores para as empresas nacionais. Então, há um custo administrativo muito pesado por trás dessa fiscalização do limite de 20% que hoje se exige que a agência faça.

Acho interessante aqui mencionar um estudo do GAO (Government Accountability Office), dos Estados Unidos, quando analisou essa questão da abertura do capital. Eles concluíram que o acesso ao capital internacional é crucial em momentos de dificuldade financeira e demanda reduzida – quiçá não estejamos aqui, neste momento inclusive.

Outro benefício gostaria de mencionar antes de encerrar a minha fala: desconcentração de mercado, ampliação da concorrência, incorporação de novas tecnologias e serviços – a Anac também, neste exato momento, discute, em audiência pública, medidas de flexibilização de serviços para trazer mais concorrência e por que não as empresas *low cost*. As duas medidas correm paralelas e estão alinhadas com essa diretriz de maior concorrência, inclusive em novos serviços para os passageiros –, a ampliação de ofertas de voos, inclusive em localidades atualmente não atendidas. Esse foi um efeito verificado com a entrada das empresas *low cost* no mercado europeu e a vasta literatura sobre o assunto mostra que, quanto às localidades que não eram atendidas, essas empresas passaram a fomentar uma demanda inicial que depois foi seguida pelas empresas tradicionais inclusive. Então, a questão da limitação já não existe em outros setores, como colocou aqui o Rogério Coimbra, inclusive, no seu eslaide.

Uma comissão estabelecida, com a participação de vários especialistas e técnicos da aviação civil, inclusive do sindicato, decidiu, por votação da maioria dos seus membros, propor a eliminação completa da restrição do capital estrangeiro às empresas aéreas, e, em breve, esse projeto de lei deve ser encampado pelo Presidente do Senado. É uma tendência mundial, portanto, como já mencionei, já defendida por especialistas na Oaci e que representa uma desoneração do regulador, como eu havia mencionado também, com a complexa fiscalização dessa composição societária.

Por fim, uma desoneração do regulado, com a dispensa de prévia aprovação de alteração em atos constitutivos, o que é uma rotina que mantemos para controle justamente da participação de estrangeiros, o que, em alguns casos, inclusive, limita, como o Rogério também teve oportunidade de mencionar, a questão de investimento em Bolsa, no *Free Float*; como fiscalizar cada pessoa que ali adquira, se é estrangeiro ou não – e a fiscalização disso chega a ser impossível em dadas ocasiões.

Eu deixo, portanto, o restante do que eu poderia considerar aqui sobre o assunto para a fase de debates, Deputado, e encerro aqui a minha fala.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zé Geraldo. PT - PA) – Como o nosso Regimento não permite que nós socializemos o debate entre os participantes, ele fica mais para ouvir os expositores e interagir com eles, já que não temos aqui um Parlamentar. Quer se inscrever para falar?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Zé Geraldo. PT - PA) – Não, quer ouvir mais um pedaço. A presença é menor de Senadores e Deputados.

Eu gostaria de fazer aqui um comentário e, pelo que percebi, talvez você poderia me responder. A primeira coisa é que todos os que estão aqui, que viajam pelos aeroportos, percebem que há uma reclamação muito grande pelo País afora do preço dos serviços que são prestados internamente nos aeroportos. É reclamação do cafezinho, é reclamação do pastel, é reclamação da alimentação, de todos os produtos que são vendidos nos aeroportos.

Eu, um dia, estava em Santarém, e fui tomar um café. As pessoas que estavam trabalhando lá estavam muito nervosas – o dono ou o arrendatário daquele estabelecimento, parece, naquele mês não iria conseguir pagar os compromissos.

Ou seja, o que origina esse custo tão alto desse serviço nos aeroportos? Aí alguém me diz: “É, Deputado, mas você sabe quanto é que aquele dono daquela farmácia paga de aluguel para a Infraero? Qual o custo?”. E eu falei: Quanto? Ele me falou o valor, e eu não acreditei. Falei: Bom, tem razão de o produto ter que ser caro. Então, quando é que isso pode ou vai melhorar? Bom, essa é uma coisa.

A outra coisa é a nossa grande preocupação quanto a melhorar a aviação aérea nas regiões mais distantes do Brasil. Acho que tomar um voo daqui para o Rio, para São Paulo, até para Belém, que é mais caro... Mas, quando você começa a ir para os interiores, realmente nós estamos em uma situação difícil.

Por exemplo, esse final de semana, eu fui de Belém a Altamira, de Altamira a Santarém e Itaituba, lá no Estado do Pará. De Belém a Altamira é uma hora e vinte de voo, R\$700 a passagem. De Altamira a Santarém e Itaituba, mais uma hora e quarenta, R\$900 a passagem. Depois eu vim de carro, rodando. Santarém e Belém no domingo à tarde, R\$700. Isso em uma média, porque há passagens mais caras. Então, a minha pergunta é a seguinte: o capital internacional, as empresas de fora, tem algum interesse nesse mercado? Ou seja, o que nós vamos votar incentivará isso ou o capital internacional está de olho nas grandes rotas nacionais e internacionais?

Acho que nós precisamos observar e debater isso, porque senão vem uma LAN, vem não sei quem e quer o filé. E o Brasil, que é a sétima economia do mundo, tem um mercado impressionante. Os números nos mostram isso. Portanto, como é que a gente ajuda este País, ajuda essas regiões tão sofridas – o Norte do Brasil, talvez a Região Centro-Oeste? Eu percebo que as demais regiões também necessitam de ter os aeroportos organizados, e nós votamos uma lei subsidiária regional. No Pará são, se eu não me engano, 27 aeroportos escolhidos. E, na verdade, está tudo parado por falta desse recurso que foi retido, não foi repassado. Vocês vão argumentar que, se houvesse dinheiro, daria mais de um bilhão, e poderíamos estar...

Então, há algumas coisas que estão claras para nós, mas nem sempre parece que as regiões mais distantes são beneficiadas, mesmo quando você vota um subsídio, vota leis que venham a favorecer e o mercado invista.

Então, esta é, um pouco, a nossa preocupação e o debate que nós fazemos na política, porque, quando você ouve: “Poxa, Deputado, não pode. Paguei R\$1,2 mil na passagem de Altamira para Belém...” É verdade, pagou mesmo, naquele dia eu vi. Eu paguei mil e não sei quanto... Há uma reclamação, e, quando a crise aperta, o que as empresas fazem? Elas diminuem, tiram voos, e a corda estoura sempre do lado mais fraco. Essas regiões de novo passam a perder nesse sentido.

Queria que alguém fizesse um comentário, primeiro, sobre os serviços prestados nos aeroportos, que eu acho muito caros. Tudo o que você vai consumir em um aeroporto no Brasil tem um preço exorbitante, você chega a pagar R\$5,00 em um cafezinho ou em uma água mineral – é uma coisa fantástica!

Era esse o comentário que eu queria fazer.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO – Vou começar, Deputado, falando sobre a primeira questão e depois eu passo para o Rogério falar sobre preços de passagens, subsídio e disponibilidade de rotas.

Sobre a prestação de serviços nos aeroportos, o que, de fato, a gente tem encontrado em alguns lugares é que a concorrência por aquele espaço, por aquela atividade, é muito maior do que a demanda que a gente tem de áreas. Como é um processo público, ele precisa ser licitado, e a licitação por aquele aluguel acaba, de fato, alavancando um pouco o preço. E a pessoa tem de cobrar isso de alguém, ele não vai absorver esse prejuízo, vai tentar repassar isso para o consumidor.

Mediante ouvidorias, mediante a oitiva do passageiro, mediante o acompanhamento da opinião dos passageiros, a gente tem, cada vez mais, provocado a liberação de espaços e a disponibilização de novos espaços para serem licitados para o fornecimento desses novos serviços.

Então, se a gente acompanha que o preço do café, que o preço da camiseta, que o preço de qualquer serviço vendido no aeroporto está, de fato, descasado de um preço de rua, a gente procura reconfigurar o aeroporto de forma a fornecer mais áreas comerciais, para que a gente possa disponibilizar mais áreas, para que novos fornecedores entrem e para que a própria concorrência tente trazer aquele preço para um nível do de rua.

De fato, não parece ser racional mesmo a gente pagar preços tão caros por uma garrafa d'água ou por um café, que chegam a passar até os preços de *shopping*. A gente acredita que a melhor maneira de resolver isso é colocando, cada vez mais, vendedores de café, vendedores de água, vendedores de camiseta, para que aquele ambiente tenha uma concorrência eficiente, para que a gente consiga, de fato, escolher onde a gente quer comprar, e, para que a pessoa consiga captar aquele passageiro, ele tenha uma competitividade bem interessante.

Então, a gente trabalha sempre em expansão, onde não existe mais área liberada, e na liberação de novas áreas para disponibilização, para licitação de novos serviços onde a gente já encontra pouco fornecimento e preços descasados do preço de rua, como a gente chama.

Eu acho que toda e qualquer opinião é muito bem-vinda, porque eu não consigo acompanhar todos os preços dos aeroportos, mas a nossa ouvidoria está muito alerta quanto a isso. Sempre que disparam um aviso desses, a gente procura reestudar dentro de casa para ver como a gente pode fornecer novos serviços a um preço mais competitivo, mais adequado.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – Se puder, vou falar um pouco sobre a questão da quantidade de voos, de preços no interior e de possíveis efeitos de interesse de empresas internacionais no mercado brasileiro.

Primeiro, há um ponto sobre o qual não adianta a gente criar ilusão, há um fato que pode ser atenuado, mas não há muito como combater, que é o fato de que uma empresa aérea tem uma estrutura de custo fixo alta e um custo marginal bem baixo.

Então, na prática, as rotas que têm mais passageiros dividindo o custo do voo tendem a ser mais baratas, na média, do que as rotas que têm menos passageiros com esse custo do voo. Entretanto, existe como atenuar essa diferença? Existe. Na minha visão, parte dessa solução está – mais uma vez, eu não preciso explicar todos os efeitos positivos da concorrência – em maior concorrência no setor.

E sempre surge a pergunta: quem garante que ao liberar capital estrangeiro vai ser criada uma empresa nova? Quem garante que vai acontecer? É meio difícil discorrer sobre isso, porque o futuro a gente não tem como prever exatamente, ninguém tem bola de cristal, mas eu acho que a gente pode olhar um pouquinho os movimentos recentes e ver as oportunidades que a gente já perdeu por essa restrição. Então, eu vou citar aqui três.

Há um tempo, quando a WebJet estava na sua crise financeira, a Ryanair estava com a intenção de adquirir o capital da WebJet e reestruturar a empresa – a Ryanair é uma empresa *low cost* muito conhecida no mundo inteiro. Esperou um tempo até ver se acontecia essa ampliação do limite de capital estrangeiro, não aconteceu, ela desistiu, e a Gol comprou a WebJet. Houve mais uma concentração quando poderia ter tido mais um *player* concorrendo.

No caso da Varig, quando estava em crise financeira, a LAN, que hoje adquiriu parte da TAM, tinha já até debêntures conversíveis em ações com a intenção de adquirir participação maior e ser mais um *player* de grande porte concorrendo, acabou não tendo essa possibilidade, retirou o time de campo. O que aconteceu também foi que a Gol comprou e houve mais um enxugamento de mercado, menos um *player* potencialmente.

A Trip, que era a maior empresa em termos de número de rotas regionais no Brasil, teve um aporte de capital de uma empresa chamada SkyWest, uma empresa americana focada exclusivamente em transporte aéreo regional. Ela tinha, de participação na Trip, 20% das ações com direito a voto e 100% das preferenciais, que é o limite que a legislação permite, e tinha a intenção também de aumentar a sua participação para explorar mercado regional no Brasil. Mais uma vez, o que aconteceu foi: não houve essa liberação, a Trip recomprou as ações dessa empresa e houve a fusão entre a Azul e Trip, mais um movimento de consolidação.

Então, eu não sei prever, com a aprovação da medida, quando e qual empresa vai vir e com que interesse, mas são muito nítidas as oportunidades que a gente já perdeu e o nível de concorrência que a gente poderia ter no mercado hoje, se a gente tivesse já feito esse dever de casa há um tempo.

Com relação à questão dos aeroportos pequenos, eu acho que há dois pontos para comentar de fato. Houve a questão do anúncio de investimentos nos aeroportos regionais, o programa não está parado, mas, de fato, o recurso está sendo muito menor do que o esperado. A gente teve a inauguração domingo, no Aeroporto de Santo Ângelo, de uma reformulação. Isso é um ponto que atrapalha muito, porque muitas vezes uma região não tem voo ou deixa de ter voo não só por interesse econômico de empresa aérea, porque não tem uma estrutura de contra incêndio adequada, não tem uma condição de segurança que permita que a Anac aprove aquele voo. Então, esse é um ponto que tem que ser atacado. E o outro ponto, como mencionado já pelo Deputado, é a questão do subsídio da aviação regional, especialmente com prioridade para a Região da Amazônia Legal, que está pendente também de regulamentação e dependendo, principalmente, da liberação de recursos para a gente atingir isso.

Acho que essas medidas todas cooperam para a melhoria desse ambiente que todo mundo quer ver, de maior universalização, preços mais baratos, concorrência saudável e um melhor atendimento do passageiro.

O SR. PRESIDENTE (Zé Geraldo. PT - PA) – Mais alguém quer comentar?

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Obrigado.

Apenas em reforço ao já pontuado, com relação ao segundo ponto: regiões não atendidas e retiradas de voos. Nós temos sido procurados pelas Bancadas de Estados do Norte, Centro-Oeste e até mesmo do Sul.

Santa Catarina, recentemente, esteve conosco por conta da retirada de alguns voos, por uma dada empresa que explora aquele mercado.

Então, na nossa visão, a questão do capital estrangeiro, Deputado, e a questão da redução das dificuldades de financiamento vêm em benefício das empresas incumbentes que já estão instaladas no nosso mercado, além da questão de ampliar a concorrência, como já foi dito, trazer possíveis novos *players*, novas empresas para atender ao nosso mercado. Mas existe também esse outro terceiro efeito, que não pode ser ignorado, que é a manutenção do que já está posto.

Então, nós estamos em um momento politicamente conturbado; a economia em crise. Esta facilidade, a possibilidade de captação de recursos, portanto, vem para possibilitar que as empresas honrem suas dívidas, consolidem seus serviços, aumentem competitividade na medida do possível, evitando demissões, e diminuam os impactos de crises, que são cíclicas no setor. Portanto, com maior estabilidade para os empregos atualmente instalados, inclusive.

Era o que eu gostaria de considerar.

O SR. PRESIDENTE (Zé Geraldo. PT - PA) – Deputado, V. Ex^a tem a palavra. Fique à vontade.

O SR. OTAVIO LEITE (PSDB - RJ) – Obrigado, Deputado Zé Geraldo.

Quero cumprimentar a todos. Estamos em sessão do Congresso, mas eu não queria faltar – pelo menos estar aqui alguns instantes – a esta audiência que reputo ser da maior relevância.

Eu acompanho já há alguns anos a questão aeronáutica, desde os idos da CPI do Apagão Aéreo, quando caiu aquele avião da Gol, mas, ao lado disso e na trajetória de vida, sempre militei muito no campo do turismo também; por assim dizer: estou no radar desse tema. E chego à conclusão de que quem não conhece um pouco mais sobre o ambiente de negócio, sobre as dificuldades, sobre as sazonalidades em que vive uma empresa de aviação civil, sempre há de imaginar que é um negócio fértil.

Os exemplos há pouco aqui trazidos pelo Dr. Rogério revelam que não é bem isso. É uma margem muito curta, o QAV cresce muito mais do que o crescimento do diesel ou da gasolina, enfim, no fundo, as empresas aéreas não são donas de nada, são apenas contratualizadas nos chamados *lessors*; são quatro ou cinco grandes fundos de pensão no mundo, são robustas organizações que compram da Airbus ou da Boeing, e depois alguém aluga, e por aí vai.

Então, não é simples, mas, por outro lado, nós temos mercados. Se há mercado, as coisas acontecem. Nos últimos anos, os balanços sempre têm revelado prejuízos não apenas no Brasil, pelo mundo afora. No entanto, a facilidade para a sociedade, para o homem que o avião traz é algo digno de uma conquista, não se pode retroceder nisso. Então, é preciso encontrar caminhos; caminhos que permitam o usufruto mais amplo possível desse bem civilizatório, cada vez mais aperfeiçoado, a preço menor para que mais gente possa consumir.

Mas a pergunta, então, primeiro, que eu vou deixar assim para uma observação: o negócio da aviação civil é um bom negócio? Um. Essa é a pergunta.

Bom, vivemos no Brasil – isso foi nos primeiros instantes, assim que o ex-governo atentou para isso e avançou na concessão de aeroportos. Naquela ocasião, nós debatemos aqui várias questões, e eu apresentei algumas emendas que não foram adiante, mas o meu propósito era o seguinte: por que não os médios aeroportos também entram? Por que não permitir que os sítios aeroportuários, que em geral têm espaços e que, por conta do crescimento urbano, acabam sendo espaços de valor, que podem agregar valor, porque podem lá serem desenvolvidas indústrias, pode ser desenvolvido algum tipo de atividade econômica... Muitas das vezes, sítios que têm uma interface de propriedade do Município, em geral da União.

Mas a ideia era a seguinte: deixar aberto para os Municípios, onde estão localizados os sítios, para os quais quanto mais aviões pousando, melhor, para que também entrassem no bolo de uma equação que permitisse uma concessão, a fim de que se utilizassem melhor esses espaços para potencializar economicamente aquele sítio, e também agregar valor, e atrair mais atividades econômicas para o local.

Então, eu queria saber o que vocês acham disso? Dois.

Três, quanto ao exemplo dado da WebJet e da Ryanair. Àquela altura, o limite era 20%. Se fosse, àquela altura, 49% resolveriam? Porque nós tentamos aprovar os 49% várias vezes. No mandato anterior nós tentamos e sempre havia um freio qualquer. Enfim, não se conseguiu aprovar. Agora se discute ir para 100%.

O mundo está em uma escalada de abertura econômica indiscutível. Nós temos uma empresa brasileira que é formidável nesse campo, está aí em todos os mercados, da Ásia, da Europa, da América do Norte, que é a Embraer. Curiosamente, poderia estar mais aqui. Essas coisas do Brasil... Ainda não houve um programa para

valer. É lógico que tem uma empresa que utiliza muito esses equipamentos, mas nunca houve um programa para valer mesmo, de fortalecimento mais para a aquisição dessas aeronaves por companhias brasileiras.

No entanto, eu volto à história da abertura geral em que se encontra o mundo nesse ponto, inclusive, da aviação. Os grandes têm as suas salvaguardas, mas, do ponto de vista da atração de visitantes para o Brasil, uma coisa é certa: quanto mais voos internacionais para cá, melhor.

Na relação bilateral Brasil-Estados Unidos, os dados que eu tinha – corrijam-me, até gostaria de saber a quantas anda hoje – o último que eu utilizei, é que havia, na bilateral, negociação. Havia a autorização de ambos, reciprocamente, de ter 154 voos em uma semana para lá, 154 voos em uma semana para cá. Os Estados Unidos absorviam tudo, e a nossa única era a TAM – depois entrou a Gol –, que não chegava a metade ou coisa do gênero. Queria saber como é que anda isso, porque a gente sempre trabalhou muito na questão de atrair turistas internacionais – aí tem o drama do visto que a gente batalha para ver se um dia conseguimos quebrar isso, mas o fator positivo para a economia é indiscutível, quando alguém desembarca e sai consumindo, desde hotel, taxista à loja, ao restaurante....

Então, isso é algo que agrega demais, e o Brasil tem um déficit brutal nas suas transações correntes externas em relação às viagens internacionais.

O Banco Central, todo mês, mostra isso. Caiu um pedacinho agora porque a crise leva a um número de viagens menor. No entanto, a gente nunca conseguiu – e era aí eu queria chegar, Presidente – ao um denominador de avançar na expansão de trazer mais turistas. Nós estamos com 5 milhões, 6 milhões por ano, não sai disso, desde lá atrás; desde os idos de Caio Carvalho, na Embratur. Era a mesma coisa, tanto fazia se fosse para ali, se fosse para acolá...

Nesse instante, a gente vai perder uma oportunidade brutal, porque o Brasil vai ser visível em todos os cantos do Planeta por conta da Olimpíada, a custo zero, na verdade, e não há capital, as coisas não estão sendo feitas para tentar organizar muitos pacotes para atrair mais turistas; não para as Olimpíadas, essa enche os hotéis, estou falando após as Olimpíadas. É isso o que interessa.

Então, queria dizer que, nessa globalização, há o exercício de que, se deixar aberto, o mercado se regula, tem muita gente preparada no Brasil e por aí vai. Mas há uma questão que é muito importante – e eu queria saber a opinião de vocês – e que diz respeito à mão de obra que opera diretamente em voos, sobretudo em voos internacionais. O Brasil, é evidente, tem excelentes profissionais. Não fosse isso, não teria, só no Oriente Médio, hoje, mais de cem; na Ásia estão outros tantos pilotos brasileiros, que não estão lá pelos seus belos olhos, estão porque são aptos. Essa é a verdade. E observo o seguinte: a gente forma o piloto, e um piloto, para se formar, custa uma fortuna. Então, um rapaz de classe média baixa, que tenha vocação, não sei se vai conseguir o brevê, não sei se entra numa Gol ou numa TAM. Vai custar o quê? Uns R\$120 mil esse processo de formação dele. Então, o Estado tem de identificar essas vocações, com meritocracia, com provas, e oferecer mais bolsas.

O Fundo da Aviação Civil, aqui diz, também se prestaria a isso. Na verdade, acho que não vem se prestando, os números não são bons. Os números mostram, com o advento das concessões e o Fundo da Aviação Civil, que vem parte da Ataero e parte das concessões e outorgas – 2014, 2015 e 2016. Em 2014, o total autorizado, que nós aprovamos, foi de 3,6 bilhões, empenharam-se 2,2. Ou seja, foram pagos 57%. Em 2015, foi para 4,8, quando houve as concessões mais pesadas. Empenharam-se 2 bilhões, gastou-se R\$1,9, ou seja, foram gastos apenas 40%. Em 2016, o meu número está defasado, o que tenho é de abril. Não sei como é que está. Mas tem 17 bilhões previstos no Orçamento e se empenharam 190 milhões, apenas. Quero chegar ao seguinte: temos mais ou menos 4,2 bilhões, em 2014 e 2015, que não foram gastos. Aonde se propunham ser gastos? Na expansão da aviação regional sobretudo, que, se associada a um projeto de concessão, com participação de atores municipais, com a perspectiva de agregação de valor com utilização melhor dos sítios aeroportuários do ponto de vista de mercado, poderíamos desenvolver muito mais, muito mais, muito mais. Então, queria essa reflexão sobre esse ponto da concessão de aeroportos com essa preocupação local.

E aí fecho perguntando o seguinte: nessa globalização, é evidente que há uma questão de mercado.

Se eu, proprietário de uma empresa, posso ter, em tese, para exercer aquela função, um funcionário que vem de outro país a custo mais baixo – é uma questão matemática –, eu vou optar por isso. Essa é uma etapa que nós vamos criar, um horizonte para oxigenar e trazer mais capital para a indústria da aviação brasileira. Mas nós devemos ter uma cautela muito grande em relação aos nossos profissionais. Eu não sei como os senhores pensam sobre isso, mas a tripulação brasileira...

É óbvio que, em voos internacionais, na comissaria, você tem de ter gente de outros países. Não sei. Isso acontece. É política de companhia. Mas, no comando, não se pode prescindir da presença sempre dos profissionais brasileiros.

Eu queria saber o que vocês pensam a respeito disso, que me parece uma coisa muito relevante.

Em linhas gerais era isso.

Finalmente, eu queria deixar uma palavra especial ao nosso Tenente-Brigadeiro, quanto à questão das terminais. Outro dia, li uma notícia de que não gostei, dizendo que o número de incidentes tinha aumentado – essas notícias, quando vêm a público, são piores ainda. Eu não gosto – na terminal Rio de Janeiro/Santos Dumont e na terminal Congonhas, ou seja, de orientações do controlador para alterar aquele plano, porque houve algum embaraço na concentração, na ordem do sequenciamento para a aterrissagem.

Hoje em dia, em que estágio nós nos encontramos? Porque, eu me lembro, só para fechar, naquela discussão de 2008/2009, sobre a unificação dos radares na América do Sul, de que o Brasil estava muito à frente. Isso aconteceu? Não aconteceu? Como anda isso também?

Muito obrigado, Deputado.

O SR. PRESIDENTE (Zé Geraldo. PT - PA) – A Mesa agradece a sua participação, Deputado Otavio Leite, uma contribuição bastante reflexiva.

A gente volta à Mesa e depois caminha para o encerramento da reunião.

Quem vai dar o primeiro...

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO – Eu começo falando sobre a primeira pergunta do Deputado: se a aviação é um bom negócio.

Para o lado de aeroporto, eu não tenho dúvida de que a aviação é um excelente negócio. Ela tem margens excelentes, ela tem uma resiliência muito grande. A gente vê que a economia não vai bem há algum tempo, e só neste ano é que a gente está tendo algum reflexo, de fato, no mercado de transporte aéreo. As empresas aéreas estão sofrendo com esse problema econômico, assim como nós, aeroportos, mas creio que a resiliência e as margens desse setor, especialmente a de aeroportos, são muito interessantes.

A aviação é, sem dúvida, um excelente negócio, tanto para o País quanto para os operadores. O interesse pelas concessões brasileiras, o interesse de operadores, tanto daqui quanto do resto do mundo, em entrar nesse negócio a um custo que para muitos soa muito alto nessas outorgas que são bilionárias mostra também que o setor aeroportuário, especialmente o brasileiro, é de fato muito interessante do ponto de vista econômico.

Então, não tenho sombra de dúvida de que, passado este momento econômico, a gente volta a ter resultados superavitários, a gente volta a ter balanços positivos dos operadores aeroportuários. E eu espero muito também das companhias aéreas, porque um está intrinsecamente relacionado ao outro. Não existe aeroporto sem companhia aérea e vice-versa. Nós precisamos de ambos os atores saudáveis, nós precisamos de, cada vez mais, mais aeroportos e de, cada vez mais, e mais companhias aéreas para conseguirmos atender ao nosso passageiro muito bem.

O SR. OTAVIO LEITE (PSDB - RJ) – Parece-me que as outorgas neste exercício não estão sendo depositadas, não é?

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO – Está havendo uma discussão entre a agência, as concessionárias, a associação das concessionárias e os bancos envolvidos nos financiamentos, enfim, nas estruturas de capital, para que essa outorga seja passada para dezembro, para que haja um pagamento parcelado dela, dado o cenário econômico dos aeroportos concedidos.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – Quero fazer algumas considerações.

É um prazer ter o Deputado Otavio Leite aqui conosco. Acho que foi em 2006 que pela primeira vez fui a um fórum de aviação civil, e já havia a participação do Deputado. Então, é um prazer estar aqui hoje.

Eu queria tocar num ponto que foi mencionado, que é a questão das externalidades que o setor provoca no resto da economia. Acho isso muito importante. É um alerta que nós que trabalhamos no setor, especificamente, temos de fazer. A aviação não é um fim em si mesma. Ninguém viaja de avião porque acordou com vontade de viajar de avião. É uma ponte entre as pessoas. Para muita gente significa uma alternativa entre viajar três dias de ônibus, ou dez dias de barco, ou algumas horas de avião. É um modal com maior segurança. O comércio exterior todo é privilegiado ou não dependendo do custo disso. Então, a gente não pode nunca analisar o setor como se ele fosse um fim em si mesmo. A gente tem de pensar que o crescimento dele é fundamental para o resto da economia.

Quando a gente pensa em privilegiar empresas brasileiras, que é uma coisa que sempre soa bem e de que a gente gosta, a gente tem de pensar em privilegiar todas as empresas brasileiras, não só as de transporte aéreo. Então, se a gente vai analisar uma medida que gera um custo mais alto, privilegiando mais as empresas aéreas brasileiras, a gente tem de ver se as empresas exportadoras brasileiras estão sendo penalizadas com isso, se o custo Brasil está sendo aumentado. Em toda essa análise que a gente faz, é muito importante considerar isso.

Sobre a questão de ser um bom negócio, acho que, na linha do que o Pedroso colocou, é um bom negócio, sim. É um negócio difícil, principalmente no caso de transporte aéreo. Como foi colocado, há as sazonalidades, a exposição aos custos não gerenciáveis. E, principalmente, uma grande parte dos custos – cerca de 60% – é dolarizada. Esse é mais um ponto que joga a favor da possibilidade de o capital externo operar no

Brasil. Quando o mesmo grupo societário que opera com um braço no Brasil, pagando tributos aqui, operando tripulação exclusivamente brasileira, tiver uma oscilação por causa da alta do dólar – e é o que está havendo, e, de certa forma, há uma alteração fora, porque há receitas dolarizadas –, isso funciona como rédea natural para a sua operação com um todo e é bastante positivo para a sustentabilidade do setor, para ele ser menos sensível a esses picos e vales.

Sobre a questão dos aeroportos médios que foi colocada e sobre a possibilidade de concessão para Estados e Municípios, essa é uma realidade que já está posta. A gente já aprovou o Plano Geral de Outorgas com a possibilidade de concessão de aeroportos menores para Estados e Municípios. Isso precisa de anuência prévia, que, no caso, antes, era competência da SAC e, agora, com a transformação, é competência do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Já demos cerca de dez anuências. Já temos editais na rua dos Estados de São Paulo e de Goiás. Alguns aeroportos pequenos já estão passando por isso, como o do Município de Caldas Novas, como foi lembrado aqui. Enfim, alguns já estão em andamento. E temos incentivado muito Estados e Municípios a recorrerem a esse mesmo modelo, que é um modelo de sucesso.

Quanto à pergunta sobre o caso da WebJet, se o percentual de 49% resolveria, vou dizer minha percepção. Não posso, obviamente, responder pelos acionistas da WebJet e da Ryanair que estavam analisando a operação. O meu palpite é o de que, se passassem 49%, a operação ia acontecer, mas ia acontecer com engenharia societária, a fim de que, na prática, ele tivesse uma forma de controle, porque ele não vai assumir uma empresa em dificuldade financeira sem ter o controle da gestão para tirá-la dessa dificuldade financeira. Ele colocaria o recurso sem poder ter o controle? Então, na prática, é o motivo que a gente entende. Não há motivo para nenhum tipo de limitação, e os 100% são positivos. O que acontece quando se colocam 49% é esse tipo de mecanismo societário jurídico que tenta disfarçar uma situação em que não há problema nenhum, uma situação que é normal, desde que ela continue sujeita às regras da Anac.

Já respondendo à próxima pergunta, a nossa defesa é a de não alteração da regra de que a tripulação toda tem de ser composta de tripulantes brasileiros. Não estamos advogando, não temos nenhuma intenção de trocar essa regra. Acho que é muito importante a manutenção disso.

Acho muito positiva a menção que foi feita à qualidade dos nossos pilotos. Acho que temos uma cultura aeronáutica boa, nós temos índices de segurança de voo bastante positivos. São vários elos, mas, obviamente, os pilotos são um elo fundamental nesses resultados que a gente tem alcançado – e a gente compara mundialmente e pode ver que está bem.

Um outro ponto questionado sobre o acordo de serviços aéreos com os Estados Unidos. Já houve uma série de expansões no número de frequências acordadas. Hoje, inclusive, já não trabalhamos mais com limitação de frequências e, ao contrário do que muita gente apregoava – sempre há pessoas que têm uma visão mais apocalíptica –, a participação das empresas brasileiras nesse mercado cresceu; todas cresceram, tanto brasileiras como estrangeiras. O mercado como um todo cresceu, e o *share* das brasileiras hoje é maior.

Se você pegar, inclusive, só as rotas em que as empresas brasileiras operam, em muitos casos elas são dominantes sobre as americanas. Há rotas em que elas não operam – nenhuma empresa brasileira opera para Charlotte. Então, se você tirar essas rotas em que elas não operam, elas são, inclusive, dominantes em algumas rotas.

Por fim, sobre a questão da execução do FNAC. De fato, há uma execução abaixo da arrecadação, historicamente. A arrecadação cresceu, como tive a oportunidade de mencionar na minha primeira fala. Em 2011, quando a SAC foi criada, era de cerca de 250 milhões; hoje a gente está arrecadando cerca de 4,5 bilhões por ano – então, foi um crescimento exponencial, principalmente por conta das concessões.

Naturalmente, o dinheiro não pode ser usado para outra finalidade, mas o que não é utilizado vira superávit primário; a gente tem essa situação fiscal pela qual todos os setores da economia passam e a aviação não escapa de contribuir com o superávit fiscal ou com a redução do déficit.

Temos conseguido várias ações importantes. Uma delas já está em curso, já temos pessoas sendo capacitadas: é o programa Bolsa Piloto, que, para o benefício que traz, é um programa extremamente barato, e ajuda nessa questão que foi colocada pelo Deputado, da dificuldade de alguém que não tem uma condição financeira melhor poder chegar a ser um piloto de linha aérea, tirar o seu brevê e exercer uma vocação que, às vezes, a pessoa tenha.

Não sei se esqueci algum ponto. Se tiver esquecido, continuo à disposição para esclarecer.

Obrigado.

O SR. OTAVIO LEITE (PSDB - RJ) – Eminente Presidente da Comissão, Deputado Zé Geraldo, eu apenas queria sublinhar ao Relator que eu propus emendas justamente com este propósito: para que esses recursos não fossem transferidos para superávit primário – o drama dos nossos fundos, no geral. Mas nós temos de começar a dar uma guinada no Brasil nisso aí. Paciência!

Então, a sugestão é que V. Ex^a possa examinar com atenção as emendas nossas, que têm exatamente esse propósito. Aliás, são duas emendas: uma dizendo que esse fundo pode também ser usado na formação de pilotos, através de um mecanismo para dar mais robustez a essa verba. Acho que os aeroclubes também tinham de ser ajudados. A formação de pilotos no Brasil nas décadas pretéritas... Se não fossem os aeroclubes do Brasil, não se teria formado tanta gente.

Mas a gente tinha de dar, sim, um norte novo, que é uma carimbada nisso. É dinheiro que veio das outorgas? É dinheiro que veio da Ataero? É dinheiro que, portanto, tem uma íntima relação com a atividade-fim? Não pode ir para superávit primário. Tem de ficar para os aeroportos regionais, tem de ficar para toda essa finalidade que, em tese, a lei concebeu. Mas tem sempre um jeitinho brasileiro contábil, aquela alquimia contábil de botequim, vai lá, vai aqui, tudo o mais – e ficam aí os déficits que a gente deixou de gastar: 4 bilhões nos últimos dois anos. Esses 4 bilhões, esquece. Agora, este ano: o que sobrou e arrecadou, não usou, vai para o exercício seguinte como acúmulo. Ponto final.

Dá uma examinada nessas emendas, Relator? Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Zé Geraldo. PT - PA) – Tudo bem.

Mais alguém?

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Se eu puder apenas acrescentar alguns pontos e corroborar – é um prazer poder falar depois do Rogério Coimbra, porque ele explana de uma forma muito completa sobre os temas.

Quanto à preocupação extremamente legítima aqui colocada com relação à manutenção da mão de obra brasileira em caso de abertura, eventualmente, a 100% e os efeitos decorrentes disso, essa discussão não é nova. Verificamos que a literatura traz casos como, por exemplo, na década de 70, nos Estados Unidos, com o *deregulation act*. No mercado norte-americano, havia um controle de rotas, de preços, controle de entrada e saída, que *The Civil Aeronautics Board* fazia, então havia um controle excessivo – que hoje julgamos excessivo, é claro – sobre esses pontos que regiam o mercado norte-americano. Quando se discutiu a desregulamentação do mercado norte-americano, houve forte oposição inclusive dos trabalhadores, com argumentos parecidos com o que ora verificamos, inclusive de gerar demissões, desabastecimento de mercados. O que se fez intra-estadual: no transporte, não havia qualquer regulamentação, então se começou a verificar que, em determinados Estados, cujo porte permitia um crescimento da aviação, como a Califórnia, por exemplo, com a total desregulamentação, aquele mercado vinha crescendo com preços menores, com mais empresas, com maior concorrência. Isso levou a uma reflexão e à desregulamentação total do mercado norte-americano, a partir do fim da década de 70. O que temos hoje: o restante do mundo seguiu na mesma linha.

Então, já naquela época, estas questões foram levantadas: se isso não geraria desemprego ou um decréscimo nos requisitos de segurança. Estudos demonstram que o que aconteceu foi o contrário, o mercado cresceu, e os indicadores de segurança melhoraram. Há dados, inclusive, sobre risco de fatalidade, risco de mortalidade, que era de um passageiro para cada 2,6 milhões naquela época, na década de 70; em 89, isso passou a ser de um para cada 10 milhões. Então, melhorou bastante a questão da segurança.

Acreditamos que, dado o contexto político e econômico atual, a medida vem em socorro e para melhorar eventualmente as condições dos pilotos brasileiros, que, mais uma vez, são notadamente bem formados, extremamente competitivos, e a maior prova disso é que operam nos mercados mundo afora, mercados domésticos – mais no mercado chinês –, enfim, os pilotos brasileiros estão por todo o Planeta bem pilotando.

Era só isso que eu gostaria de acrescentar.

O SR. CARLOS VUYK DE AQUINO – Bom, Deputado, fecho, já que é a última colocação foi para mim, com essa questão dos reportes de segurança.

O nosso sistema é muito regulado. Na verdade, é o sistema mais regulado do mundo. Não existe sistema mais regulado do que esse; sim, minto, existe um, que é o nuclear. Depois do nuclear, vem a aviação de uma maneira geral. Então, qualquer desvio de uma regra é computado como uma, vamos dizer assim, infração, uma falha, que pode ser do controlador, pode ser do piloto; há vários elementos que são contribuintes para essa estatística. Dentro do Brasil, hoje, trabalhamos com números perfeitamente aceitáveis, porque trabalhamos com a questão de estatística mundial. O nosso tráfego aéreo não é diferente do europeu, que não é diferente do americano – resguardadas as devidas proporções e volumes, as regras são exatamente as mesmas.

A questão que nós temos trabalhado muito hoje é o incremento da utilização da tecnologia. Todos nós sabemos que a aviação, de uma maneira geral, é um dos expoentes tecnológicos no mundo. Então, as aeronaves, cada vez mais, têm embarcado tecnologia. E essa tecnologia visa a quê? Aumento da segurança das operações e redução da carga de trabalho dentro da cabine dos pilotos, o que redundará também em atividades dentro da parte de controle de tráfego aéreo.

Na parte de controle de tráfego aéreo hoje, aproveitando essas tecnologias embarcadas, nós estamos redesenhando o tráfego aéreo, todo o espaço aéreo do Brasil dentro do conceito de navegação baseada em *performance*. Essa *performance* é o quê? É exatamente o que está dentro do avião, o que o avião consegue fazer. Então, todo esse desenho, nesse circuito aqui, já está implantado em Brasília, Belo Horizonte, Rio, São Paulo. Logo após as Olimpíadas, nós implementaremos esse mesmo conceito para todo o cone sul do País. Então, já estamos entrando na área onde há o maior volume de tráfego aéreo, todo ele desenhado dentro desse novo modelo. Esse novo modelo traz o quê? Traz eficiência, redução do consumo de combustível, redução do tempo de voo entre as rotas.

Eu sou piloto ainda e tenho o prazer de ter oportunidade de pilotar. Há uns dois meses, mais ou menos, eu estava pilotando, saindo de Congonhas para o Santos Dumont, entre recolher o trem de pouso e colocar a borracha, os pneus, no Santos Dumont, deu, no cronômetro, 36 minutos, o que se levava antigamente quase uma hora, porque é um circuito mais difícil.

Agora devemos lembrar o seguinte: nessas áreas, principalmente Rio e São Paulo – muito mais São Paulo –, temos experimentado, principalmente nos últimos dias, condições meteorológicas adversas. Então, toda vez que existe a condição meteorológica adversa, exige-se a necessidade de um maior acompanhamento e, às vezes, de uma maior intervenção por parte do controlador. Por quê? Porque os distanciamentos têm de ser aumentados, existe necessidade de desvio em função da segurança para que não cruzemos as células meteorológicas. Há uma série de fatores que demandam esse tipo de atividade.

Toda vez que ao passageiro o comandante se reporta: “Nós vamos ter que aguardar um pouco por um motivo ou por outro”, lembro sempre que o controle está ali para fazer aquilo, para preservar o nível de segurança da atividade. Isso é fundamental. Então, o que eu tenho dito, de uma maneira geral, é a minha regra. Há um elemento básico que é inegociável, que se chama segurança. Se eu tiver de fazer alguma coisa, eu vou fazer desde que não fira os níveis de segurança adequados para a atividade que nós exercemos.

Então, eu posso assegurar para o senhor – temos vários comandantes aqui – que não existe espaço aéreo perfeito no mundo. Sempre haverá oportunidade de melhorarmos, de embarcarmos mais tecnologia.

O que pedimos aqui também é a criação de um modelo de subsidiária de empresa pública para gerenciarmos, porque aumenta a nossa capacidade de investimento. Essa nossa capacidade de investimento vai gerar diretamente capacidade tecnológica dentro dos nossos órgãos de controle, com mais ferramentas de auxílio à decisão para o controlador, por meio das quais nós vamos ter, principalmente, um fluxo melhor, além de um melhor aproveitamento da infraestrutura aeroportuária, que é um elemento complexo e difícil que temos no Brasil. Nós não temos grandes aeroportos, não temos grandes volumes de pista. Isso tudo refreia o volume possível de ser utilizado dentro do espaço aéreo.

Então, tenha a certeza o senhor de que a segurança é o nosso bem maior. É para isso que existimos, porque se nós não estivéssemos comprometidos com isso deixaríamos todo mundo voar a qualquer hora, a qualquer momento, para qualquer lugar, e ninguém no mundo teve ainda a coragem de tomar essas atitudes. É nesse caminho que seguimos até hoje e que vamos perseguir, buscando sempre a segurança e o aumento de eficiência do sistema.

O SR. PRESIDENTE (Zé Geraldo. PT - PA) – Muito bem. Já depois que tínhamos aberto a última rodada, chega uma pergunta aqui. Em respeito à pessoa que está nos acompanhando, pergunto e quem quiser pode responder. Ela se preocupa exatamente com os trabalhadores.

Os trabalhadores estrangeiros poderão substituir os brasileiros em consequência dessa mudança? Como garantir os postos de emprego dos trabalhadores brasileiros nas empresas que tiverem capital estrangeiro de até 49%? Essa pergunta é da Marina Idemir.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO – Bom, vou responder da forma mais categórica possível. Não há possibilidade dessa substituição, porque nenhuma regra a qual as empresas estão submetidas altera nem regra de segurança nem regra de necessidade de contratação de tripulantes brasileiros; só a questão da nacionalidade do dono da empresa, aonde nasceu a pessoa que, em última análise detém as ações daquela empresa. Nenhuma outra regra, nem de segurança e nem de nacionalidade da tripulação, pilotos vai ser alterada.

Então, quero tranquilizar e, com isso, ser bem categórico na minha resposta.

O SR. OTAVIO LEITE (PSDB - RJ) – Permita-me. Parece que o CBA só autoriza a contratação de pilotos estrangeiros para fins pedagógicos.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO – Casos excepcionais para fins de instrução. O termo é esse.

O SR. OTAVIO LEITE (PSDB - RJ) – Por seis meses, alguma coisa assim.

O SR. THIAGO PEREIRA PEDROSO – Isso. E nada disso é alterado. A regra que está continua.

O SR. PRESIDENTE (Zé Geraldo. PT - PA) – Bom, combinando com o Presidente, antes de ele sair para o compromisso, estamos querendo, na terça-feira, às 14h30, neste mesmo local, já fazer uma apresentação prévia do relatório.

Vamos ver se conseguimos fechar, até porque estamos preocupados com o tempo.

Então, todos os senhores estão convidados a estarem aqui na próxima terça-feira, às 14h30.

Agradecemos a presença dos nossos convidados.

Não havendo mais nada a tratar, declaro encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 14 horas e 51 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 54 minutos.)

ATA DA 1ª REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 718, DE 2016, PUBLICADA EM 17 DE MARÇO DE 2016, QUE “ALTERA A LEI NO 9.615, DE 24 DE MARÇO DE 1998, QUE INSTITUI NORMAS GERAIS SOBRE DESPORTO, PARA DISPOR SOBRE O CONTROLE DE DOPAGEM, A LEI NO 12.780, DE 9 DE JANEIRO DE 2013, QUE DISPÕE SOBRE MEDIDAS TRIBUTÁRIAS REFERENTES À REALIZAÇÃO, NO BRASIL, DOS JOGOS OLÍMPICOS DE 2016 E DOS JOGOS PARAOLÍMPICOS DE 2016, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.”; DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 55ª LEGISLATURA, REALIZADA NO DIA 30 DE MARÇO DE 2016, ÀS 15H, NO PLENÁRIO Nº 6, DA ALA SENADOR NILO COELHO, DO SENADO FEDERAL.

Às dezesseis horas e seis minutos do dia trinta de março de dois mil e dezesseis, no Plenário número seis da Ala Senador Nilo Coelho, sob a Presidência Eventual do Senhor Senador José Pimentel, reúne-se a Comissão Mista da Medida Provisória nº 718, de 2016, com a presença dos Senadores José Pimentel, Telmário Mota, Angela Portela, Vanessa Grazziotin, Randolfe Rodrigues, Wellington Fagundes e Benedito de Lira; e dos Deputados Soraya Santos, Celso Jacob, Carlos Zarattini, Pedro Uczai, Ságua Moraes, Bohn Gass, Otavio Leite, Paulo Foletto e Daniel Almeida. Registra-se a presença de parlamentar não membro da Comissão, o Deputado Daniel Vilela. Deixam de comparecer os demais membros. Havendo número regimental, a Presidência declara aberta a presente Reunião e a suspende às dezesseis horas e onze minutos. No dia trinta e um de março de dois mil e dezesseis, às dez horas e quatro minutos, no Plenário número três da Ala Senador Alexandre Costa, a Presidência declara reaberta a reunião e comunica a existência de acordo das lideranças das duas Casas pelo qual são indicados os nomes do Senador Humberto Costa e do Deputado Carlos Zarattini para assumir, respectivamente, a Presidência e Vice-Presidência da Comissão. Submetidos os nomes indicados ao Plenário, são aprovados por aclamação. Assume a direção dos trabalhos o Deputado Carlos Zarattini, Vice-Presidente eleito da Comissão, que, ato contínuo, designa o Deputado Celso Jacob como Relator e o Senador Telmário Mota como Relator Revisor. A Presidência submete ao Plenário a aprovação da ata da presente reunião, que é aprovada. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a Reunião às dez horas e seis minutos, lavrando eu, Thiago Castro, Secretário da Comissão, a presente Ata, que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente Eventual, Senador José Pimentel, e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

**Senador JOSÉ PIMENTEL
Presidente Eventual**

O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT - CE) – Medida Provisória nº 718.

Nós temos seis Senadores e seis Deputados Federais. O nosso Relator vai ser o Celso Jacob e a Presidência cabe ao Senado Federal.

Portanto, nós temos número regimental para abrir e instalar a comissão, mas para deliberar nós vamos deixar para amanhã, às 10 horas da manhã, que é o tempo em que mais um Deputado e mais um Senador assinarão.

Há três Deputados vindo e estão vindo dois Senadores, mas, como nós já estamos chegando às 16h07... Pronto, chegou aqui quórum!

Como sempre, as mulheres dão quórum. Na anterior, foi a Clarissa; agora, é a nossa companheira, também do Rio de Janeiro, a Soraya Santos.

Portanto, havendo número regimental, declaro aberta a 1ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 718, de 2016. Eu pediria a nossas universitárias que voltassem a ligar para o Senador Randolfe. Se ele está chegando, a gente aproveita e já faria toda a instalação. Assim nós já concluiríamos isso.

O SR. PEDRO UCZAI (PT - SC) – Claro. É isso. Já instala a 718. Celso Jacob está aqui.

O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT - CE) – Enquanto isso, eu vou adiantando aqui os trabalhos.

O SR. PEDRO UCZAI (PT - SC) – Eu só queria... Senador, se V. Exª me permitir, como é que é essa relação bem decente e generosa com as mulheres. V. Exª tem sido extremamente generoso com as mulheres hoje. A Vanessa Grazziotin deu quórum na medida provisória.714.

O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT - CE) – E a Soraya na 718.

O SR. PEDRO UCZAI (PT - SC) – Às Deputadas e às Senadoras que chegam atrasadas V. Exª tem elogiado. E nós, homens, chegamos no horário e não recebemos nenhum elogio. (Risos.)

O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT - CE) – É porque...

O SR. PEDRO UCZAI (PT - SC) – Então, sua generosidade, Pimentel, hoje... Mas é só um comentário generoso. E a Clarissa aqui merece toda a dignidade e reconhecimento...

O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT - CE) – Por duas coisas. Primeiro, para nós, homens, é uma obrigação chegar na hora. Segunda coisa, a gente nasce, cresce, estuda, trabalha com um objetivo: proteger bem as mulheres e elas cuidarem bem da gente. Por isso é que a gente tem toda uma atenção especial. Que o diga a Clarissa, que está a caminho de ser mãe.

Portanto, informo que, de acordo com a Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional, que estabelece o rodízio na direção das comissões destinadas a apreciar medidas provisórias, a Presidência desta Comissão ficará sob a responsabilidade do Senado Federal e a relatoria, sob a responsabilidade da Câmara dos Deputados.

Na Câmara dos Deputados, já foi indicado o Deputado Celso Jacob para ser o Relator desta matéria.

Portanto, nós vamos suspender os trabalhos e vamos retomar, Celso, amanhã às 10 horas porque está começando a Ordem do Dia da Câmara e do Senado.

E, volto a registrar, a Câmara já deu número para deliberar. O Senado, falta um Senador. Por isso, eu peço desculpa aos nossos pares.

Nós voltaremos amanhã, às 10 horas, no Plenário 3, da Ala Alexandre Costa, que fica do lado de lá. Aí, gente conclui este ciclo de instalação.

A Medida Provisória nº 717, que não deu quórum, nós vamos deixar para instalá-la juntamente com duas outras que foram editadas na data de hoje. Portanto, não vamos ainda fixar a data, porque no caso dessas duas outras, a relatoria de uma delas cabe à Câmara e a outra, ao Senado, e precisa fazer um diálogo com os Líderes sobre esse processo.

Por isso, para a MP nº 717 nós não estamos fixando data de instalação, para que possamos fazer isso num bloco das duas outras que foram editadas na data de hoje.

Em relação à MP nº 718, que tem acordo, os trabalhos estão suspensos e nós retornaremos amanhã, às 10 horas, no Plenário 3, para dar continuidade à eleição do Presidente e do Vice e à designação do Relator e do Relator revisor.

Muito obrigado e até amanhã a todos.

(Iniciada às 16 horas e 06 minutos, a reunião é suspensa às 16 horas e 11 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (José Pimentel. PT - CE) – Bom dia!

Esta reunião destina-se à eleição da Mesa Diretora dos trabalhos da Medida Provisória nº 718.

Ontem nós fizemos a sua instalação. Faltava a assinatura de um Senador. O Senador Randolfe Rodrigues completou o quórum. Portanto, declaro reaberta a primeira reunião da Comissão Mista destinada a examinar e a emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 718, de 2016.

Informo que, de acordo com a Resolução nº 1, de 2002, do Congresso Nacional, que estabelece rodízio na direção das comissões destinadas a apreciar medidas provisórias, a Presidência desta Comissão ficará sob a responsabilidade do Senado Federal e a Relatoria, sob a responsabilidade da Câmara dos Deputados.

Comunico que há acordo de lideranças para a eleição da Mesa.

Informo que foram indicados pelas Lideranças, para a Presidente, o Senador Humberto Costa e, para Vice-Presidente, o Deputado Carlos Zarattini.

Consulto o Plenário se podemos fazer a eleição da Mesa por aclamação. *(Pausa.)*

Os Srs. Parlamentares que concordam com as indicações permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Declaro eleitos, por aclamação, o Senador Humberto Costa, Presidente, e Deputado Carlos Zarattini, Vice-Presidente.

Passo a Presidência da Comissão ao Deputado Carlos Zarattini para dar continuidade aos seus trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Zarattini. PT - SP) – Designo como Relator da Medida Provisória Deputado Celso Jacob e o Senador Telmário Mota, Relator revisor.

Antes de encerrarmos os trabalhos, proponho a aprovação da ata da presente reunião.

Os senhores Parlamentares que concordam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

A ata será encaminhada à publicação.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 16 horas e 6 minutos e suspensa às 16 horas e 11 minutos do dia 30/03/2016, a reunião é reaberta às 10 horas e 4 minutos e encerrada às 10 horas e 6 minutos do dia 31/03/2016.)

Já sabe pesquisar o diário na Internet? Siga o passo a passo!



Na página inicial do Senado Federal, selecione **Publicações** no menu superior.

Em **Publicações Oficiais**, clique em **Diários**.



Escolha entre **Diário do Senado Federal** e **Diário do Congresso Nacional**. Há também um link para os diários da **Câmara dos Deputados**.

Selecione a **data da sessão** publicada no diário.



Você tem a opção de fazer **pesquisas textuais** pelo inteiro teor de documentos e notas taquigráficas.

Acesse: www.senado.leg.br

Fale com o Senado
0800 61 2211

