



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

DIÁRIO DO SENADO FEDERAL

ANO LXXI SUP. "C" AO Nº 179 QUARTA-FEIRA, 2 DE NOVEMBRO DE 2016

SECRETARIA-GERAL DA MESA

2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 55ª LEGISLATURA

ATAS DE COMISSÕES TEMPORÁRIAS DO SENADO FEDERAL

BRASÍLIA - DF



COMPOSIÇÃO DA MESA DO SENADO FEDERAL

Senador Renan Calheiros (PMDB-AL)

Presidente

Senador Jorge Viana (PT-AC)

1º Vice-Presidente

Senador Romero Jucá (PMDB-RR)

2º Vice-Presidente

Senador Vicentinho Alves (PR-T0)

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 - Senador Douglas Cintra (PTB-PE)



Publicado sob a responsabilidade da Presidência do Senado Federal (Art. 48, RISF)

Luiz Fernando Bandeira de Mello Filho
Secretário-Geral da Mesa do Senado Federal

Ilana Trombka
Diretora-Geral do Senado Federal

Rogério de Castro Pastori
Diretor da Secretaria de Atas e Diários

Florian Augusto Coutinho Madruga
Diretor da Secretaria de Editoração e Publicações

Roberta Lys de Moura Rochael
Coordenadora de Elaboração de Diários

Hélio Lopes de Azevedo
Coordenador Industrial

Deraldo Ruas Guimarães
Coordenador de Registros e Textos Legislativos de Plenários

Quésia de Farias Cunha
Diretora da Secretaria de Registro e Redação Parlamentar



ELABORADO PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA DO SENADO FEDERAL
SECRETARIA DE ATAS E DIÁRIOS

SENADO FEDERAL

SUMÁRIO

1 – ATAS DE COMISSÕES TEMPORÁRIAS DO SENADO FEDERAL

1.1 – COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EXAMINAR O PLS 258, DE 2016, QUE INSTITUI O CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA - CEAERO

Ata da 3 ^a Reunião, realizada em 16 de agosto de 2016.....	4
Ata da 4 ^a Reunião, realizada em 23 de agosto de 2016.....	27
Ata da 5 ^a Reunião, realizada em 8 de setembro de 2016.....	47
Ata da 6 ^a Reunião, realizada em 13 de setembro de 2016	67

1.2 – COMISSÃO DE JURISTAS RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DE ANTEPROJETO DE LEI GERAL DO DESPORTO BRASILEIRO -

Ata da 7 ^a Reunião, realizada em 25 de fevereiro de 2016	84
---	----



ATA DA 3^a REUNIÃO DA COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EXAMINAR O PLS 258, DE 2016 DA 2^a SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 55^a LEGISLATURA, REALIZADA EM 16 DE AGOSTO DE 2016, TERÇA-FEIRA, NO SENADO FEDERAL, ANEXO II, ALA SENADOR NILO COELHO, PLENÁRIO Nº 2.

Às dez horas e trinta e cinco minutos do dia desse de agosto de dois mil e desesseis, no Anexo II, Ala Senador Nilo Coelho, Plenário nº 2, sob a Presidência do Senador Vicentinho Alves, reúne-se a COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EXAMINAR O PLS 258, DE 2016 com a presença dos Senadores Pedro Chaves, José Maranhão, Flexa Ribeiro, Paulo Rocha e Acir Gurgacz. Deixam de comparecer os Senadores Lasier Martins, Randolfe Rodrigues, Jorge Viana, Hélio José e Roberto Rocha. **1^a Parte - Audiência Pública Interativa.** **Finalidade:** Audiência Pública para tratar sobre a necessidade de criação de Certificado de Funcionamento, por parte da Autoridade Aeronáutica brasileira, que venha a submeter as Empresas de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo, nos termos dos Requerimentos nº 003 e 007/2016-CEAERO. **Participantes:** Sr. Douglas Rebouças de Almeida, Diretor Executivo da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos - ANEAA; Sr. Ricardo Aparecido Miguel, Presidente da Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares do Transporte Aéreo - ABESATA; Sr. Robson Bertolossi, Presidente da Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil - JURCAIB; Sr. Victor Rafael Resende Celestino, Consultor Técnico da Associação Brasileira das Empresas Aéreas - ABEAR; Sr. Tercio Ivan de Barros, Superintendente de Desenvolvimento Aeroportuário da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO. Sr. Fábio Faizi Rahنمay Rabbani, Representante do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, e Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária da ANAC. **Resultado:** Audiência pública realizada. **2^a Parte - Deliberativa.** **ITEM EXTRAPAUTA 1 - Requerimento Nº 9, de 2016** que : "Solicita que seja convidado representante da Federação Internacional das Associações de Pilotos (IFALPA) para participação em audiência pública." **Autoria:** Sen. Vicentinho Alves. **Resultado:** Aprovado. **ITEM EXTRAPAUTA 2 - Requerimento Nº 10, de 2016** que : "Solicita que seja convocado representante do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA) para participação em audiência pública." **Autoria:** Sen. Vicentinho Alves. **Resultado:** Aprovado. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às doze horas e cinquenta e sete minutos. Após aprovação, a presente Ata será assinada pelo Senhor Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

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

Havendo número regimental, declaro aberta a 10^a Reunião da Comissão Especial destinada a analisar o Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Acaba de chegar o eminente Relator Comandante, Governador, Presidente da CCJ, grande Líder, Senador José Maranhão.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB. *Fora do microfone.*) – Vocês reduzam isso. É um companheiro.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Obrigado, Presidente.

Conforme a convocação, a presente reunião destina-se à realização de audiência pública interativa com os convidados indicados nos Requerimentos nºs 3, e 7, de 2016, aprovados por esta Comissão.

Esta audiência pública será realizada em caráter interativo com a possibilidade de participação popular. Por isso, as pessoas que têm interesse em participar com comentários ou perguntas, podem fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, e do Alô Senado, através do número 0800-612211.

Para organizar nossos trabalhos, informo que, após a exposição dos convidados, a palavra será concedida aos Senadores na ordem de inscrição.

Estão presentes os seguintes convidados, que já convido para fazer parte da Mesa: Sr. Victor Rafael Resende Celestino, Consultor Técnico da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear); Sr. Robson Bertolossi, Presidente da Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil (Jurcaib); Sr. Tercio Ivan de Barros, Superintendente de Desenvolvimento Aeroportuário da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero).

Estão também presentes os seguintes convidados, que comporão a Mesa em seguida: Sr. Fábio Faizi, representante do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária da Anac; Sr. Ricardo Aparecido Miguel, Presidente da Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares do Transporte Aéreo (Abesata), e o Sr. Douglas Rebouças de Almeida, Diretor Executivo da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (ANEAA).

A nossa sugestão, como Presidente desta Comissão, é para que cada convidado tenha dez minutos para a sua exposição, podendo chegar aos quinze minutos.

Inicialmente, concedo a palavra ao Sr. Victor Celestino por até dez minutos.



O SR. VICTOR RAFAEL RESENDE CELESTINO – Sr. Presidente, Senador Vicentinho, Senador José Maranhão, Relator, demais colegas que compõem a Mesa, senhoras e senhores, a Abear tem a satisfação de comparecer e participar desta audiência.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Só para registrar a presença à mesa, também, do Prof. Georges, que presidiu a Comissão de Especialistas do CBA.

Portanto, registrada a presença do Prof. Georges à mesa.

O SR. VICTOR RAFAEL RESENDE CELESTINO – Seria possível colocar a apresentação da Abear?

Isso. Obrigado.

Vamos colocar em tela cheia.

Está bem.

Bom, a Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas) representa as maiores empresas, Avianca, Azul, Gol e Latam. E temos, também, como associadas, a Boeing, Bombardier, a Latam Cargo e a TAP Transporte Aéreos de Portugal.

Pode passar, por favor.

Os três pilares da Abear são: o seguimento de padrões internacionais que esse setor exige, um Estado eficiente que permita a maior competitividade e a liberdade tarifária, que tem sido o grande pilar impulsor do setor.

Próximo, por favor.

Por conta da liberdade tarifária, nós tivemos a oportunidade de um crescimento de mais de três vezes, de 30 milhões de passageiros em 2002, para 100 milhões de passageiros em 2015.

O próximo, por favor.

Acompanhado, obviamente, ao mesmo tempo, de uma redução significativa dos preços das tarifas aéreas. No ano de 2015, a tarifa aérea havia caído, nesse período, 53%, enquanto que o setor teve ganhos de competitividade que não passaram de 15%. Então foi uma grande transferência de competitividade do setor para o consumidor.

Próximo, por favor.

No entanto, é de conhecimento de todos que o cenário atual é bastante difícil, bastante desafiador para as empresas aéreas.

O próximo, por favor.

Nos últimos 11 meses, nós tivemos consecutivamente redução da demanda pelo transporte aéreo de passageiros. E essa redução é principalmente no mercado corporativo, que ainda é o mercado mais significativo do setor. Isso tem representado R\$10 bilhões de prejuízos para o setor, que o setor tem absorvido. Uma queda, então, muito significativa da demanda.

Daí então a nossa preocupação, trazendo, Presidente, nesta audiência – pode passar o próximo – a questão dos custos crescentes das áreas operacionais, que estão diretamente relacionados com as questões das empresas de serviços auxiliares de transporte.

Pode passar, por favor.

Se for observado, após as concessões, nós tivemos valores de áreas operacionais aumentando da ordem de mais de 180%. Em alguns casos, as lojas de passagens aumentando 196%.

Pode passar, por favor.

No que diz respeito à carga – e aí é onde talvez as exatas tenham uma participação maior –, esse aumento foi ainda maior, chegando a 360% de aumento em relação aos preços praticados antes das concessões.

Pode passar, por favor.

De uma forma geral, em todos os aeroportos analisados, tem-se observado um aumento bastante significativo desses preços específicos, que são os preços não regulados. Portanto, nós temos...

Pode passar, por favor.

Nessa discussão que a Abear tem tido com a agência reguladora, nós gostaríamos de apontar alguns pontos norteadores para essa discussão dos serviços auxiliares.

Pode passar, por favor.

Primeiramente é que, com a implementação das novas resoluções da Anac, a partir de 2009, em que os preços específicos deixaram de ser tabelados, não é mais ato ilícito do concessionário praticar esses preços. No entanto, a própria regulação estabelece o que seria abusivo, e os operadores aeroportuários têm esse direito à livre determinação de preços, mas não podem praticar um preço abusivo.

Pode passar o próximo.

Esse preço abusivo tem que estar pautado por dois pilares. O primeiro é a questão da eficiência econômica de curto prazo, que é a famosa lei da oferta e da procura. Se eu tenho escassez de oferta, obviamente



que, para uma demanda crescente, esses preços vão aumentar. Por outro lado, eu não posso criar – e eu devo procurar uma eficiência econômica de longo prazo – barreiras de entrada, de maneira a haver um monopólio, em que somente alguns eleitos possam exercer aquela atividade. A violação desses valores tem que ser avaliada e tem que ser fiscalizada adequadamente pela agência reguladora.

Próximo, por favor.

Além da questão propriamente dita do preço abusivo, existe uma questão do preço discriminatório, que é quando eu tenho um poder de barganha maior, tenho uma proximidade maior com quem está ofertando o preço, tenho um preço vantajoso em relação àquela outra empresa que está entrando. Esse preço discriminatório também se transforma em uma barreira de entrada. Então, a falta de igualdade na concorrência se transforma em um problema e acaba redundando em aumento de custo.

Próximo, por favor.

Então, quais são os objetivos? A própria agência reguladora tem pautado que ela precisa definir critérios para a caracterização de abuso que considere as especificidades de cada mercado. Então, nós, como associação, gostaríamos que a agência reguladora, de fato, explicitasse essa questão do abuso.

Garantir estabilidade regulatória aos investimentos em infraestrutura aeroportuária. Obviamente, do ponto de vista das aéreas, porque somos usuários dos aeroportos, entendemos essa necessidade. No entanto, no mundo, mais uma vez, as práticas internacionais indicam que os aeroportos têm que viver mais da atividade comercial e não tanto da operacional. No mundo todo, é pautado que os aeroportos têm que se pagar pela receita comercial dos passageiros no aeroporto. E a receita operacional é acessória.

Os problemas em relação a isso, apontados pela própria regulação. Se a regulação estabelece critérios *a priori* de preços, ela está anulando a flexibilidade. Então, é um problema. Se ela aplica *a posteriori* e define que esse preço está muito caro ou ultrapassou um valor máximo, ela também está criando uma insegurança jurídica. Então, como resolver essa questão?

O próximo.

O que se precisa, então, é que a regulação atue para tornar comparáveis as áreas e atividades operacionais dos aeroportos de maneira que garanta essa flexibilidade de alocação. Do ponto de vista das empresas aéreas, o que nós desejamos é ter a possibilidade de escolha. Contra o monopólio não há como trabalhar a redução de custos, a melhoria da competitividade, a melhoria da produtividade.

Então, por um lado, aceitamos a crítica feita pela regulação, de que as companhias aéreas ainda têm uma falta de padronização de alocação, até porque os modelos de negócio são bastante diferenciados entre as nossas quatro associadas. É de conhecimento de todos. Por exemplo, há uma que tem a verticalização das empresas de serviço de transporte aéreo; outra tem determinadas parcerias, porque atua em cidades de maior porte; outra atua em cidades de menor porte. Então, cada uma tem o seu modelo de negócio, mas cabe à regulação definir essa padronização. E essa padronização vai por meio do quê? Da regulação desses serviços.

Então, na nossa opinião, Sr. Presidente, o que está faltando nessa questão dos serviços de transporte aéreo auxiliares...

(Soa a campainha.)

O SR. VICTOR RAFAEL RESENDE CELESTINO – ... é garantir a flexibilidade de oferta e escolha dos usuários. Na nossa opinião, só é possível atender com uma regulação ainda que mínima de como se pratica hoje.

Então, essas são as palavras iniciais. Colocamo-nos à disposição para responder algumas perguntas.

O SR. PRESIDENTE (José Maranhão. PMDB - PB) – Pela nossa experiência em outros órgãos deliberativos ou não do Senado da República, nas audiências públicas, podem-se usar dois critérios.

O primeiro critério: após a exposição do convidado, abre-se o espaço para a formulação de perguntas e respostas. Ou essa medida pode ser feita de forma diferente: podemos ouvir todas as exposições e, ao final, abrir-se um espaço para inquirição do palestrante. Eu tenho a impressão de que o primeiro critério é o melhor. Não se deve confiar muito na memória. E, às vezes, até as anotações falham. Deixar tudo para se fazer de uma vez só pode resultar em pouca eficiência do debate.

Então, eu vou abrir agora o espaço para que os demais participantes possam formular as suas perguntas ao palestrante.

Está facultada a palavra àqueles que desejam formular as suas perguntas. Eu peço à Secretaria que anote a ordem de inscrição dos presentes. Está facultada a palavra.

Com a palavra o Sr. Ricardo Aparecido.

O SR. RICARDO APARECIDO MIGUEL – Obrigado, Senador.

Bem breve, é só para esclarecer a explanação do Comandante Celestino – muito boa, por sinal. A sua transição para o tema foi muito feliz. No fim, o senhor fala que é necessário o mínimo que seja de uma regulação.



E essa regulação, eu imagino, o senhor está sugerindo que seja da autoridade aeronáutica do País. Seria isso? Em sendo assim, o quê, do ponto de vista das empresas aéreas, das empresas de transporte aéreo regular do País, imagina que possa ser melhorado do ponto de vista regulatório?

O SR. PRESIDENTE (José Maranhão. PMDB - PB) – Com a palavra o Sr. Victor Rafael Resende, para formular a sua resposta à indagação que lhe foi formulada.

O SR. VICTOR RAFAEL RESENDE CELESTINO – Obrigado, Presidente.

Comandante Miguel, do ponto de vista das empresas aéreas, como falávamos há pouco, a maior preocupação é justamente a flexibilidade de escolha. As empresas aéreas, como falei há pouco, têm modelos de negócios diferenciados. Há uma empresa que tem verticalização dos serviços; as demais buscam contratar empresas especializadas. Então, quando defendemos a participação da regulação, é no sentido primeiro de assegurar essa flexibilidade de escolha, que não haja monopólio. Em segundo lugar, que esse custo seja compatível, que não haja uma explosão de custos, o que também pode ser acarretado pelo monopólio ou até por uma regulação excessiva.

Por último, defendemos a necessidade de assegurar a qualidade das empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo. Sobre a forma de assegurar, de certa maneira, é que existem várias possibilidades. Existe possibilidade de adotar, por exemplo, padrões internacionais.

No caso das empresas aéreas brasileiras hoje, adotamos para voar para a Europa e Estados Unidos o padrão da IOSA, que é um padrão da IATA.

Enfim, o que é importante para as empresas aéreas é que essas empresas estejam disponíveis com qualidade, a preços competitivos, de maneira que haja uma possibilidade de negociação e uma prestação de serviço adequada.

Obviamente, o responsável por isso, na nossa opinião, deve ser a agência reguladora responsável por estabelecer os critérios necessários para que o mercado funcione adequadamente e preste serviço de qualidade e com a segurança necessária.

O SR. PRESIDENTE (José Maranhão. PMDB - PB) – Não havendo quem queira se manifestar, passa-se agora ao seguinte palestrante: Robson Bertolossi, Presidente da Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil (Jurcaib).

O SR. ROBSON BERTOLOSSI – Senador Vicentinho, muito bom dia. Muito obrigado pelo convite. Senador Maranhão, muito obrigado pelo convite também.

Procuraremos ajudar especificamente de acordo com o nosso chamamento, que é tratar sobre a necessidade de criação de certificado de funcionamento por parte da autoridade aeronáutica brasileira para as empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo.

Então, a nossa apresentação está focada nisso apenas, não obstante concordar sumamente com o que foi mencionado pelo colega da Abear, o Victor Celestino.

E vou dar logo um exemplo do que se está sucedendo em Viracopos no momento. Estamos confrontados com aumentos da ordem de 1.600% das nossas tarifas para utilização de raios X naquele aeroporto. Repito: 1.600%. Criou-se uma ESATA nova em Viracopos. Foi determinado um novo preço para a utilização de raios X. Saiu do sistema de peça e passou-se ao sistema de quilo. E com isso temos 1.600% de aumento.

Prosseguindo, o breve histórico da Jurcaib está aí.

O próximo eslaide, por favor.

Jurcaib (Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil) é a versão brasileira do Board of Airline Representatives, que existem em dezenas de países no mundo.

Temos 35 empresas associadas, responsáveis por uma receita apenas com a venda de passagens aéreas internacionais de cerca de US\$5 bilhões em 2014.

Vamos ao seguinte.

Preparei um breve histórico da certificação, autorização de funcionamento das empresas ESATAs. Cibia à autoridade aeronáutica, ao DAC, a certificação, a autorização e a fiscalização, por óbvio, das empresas ESATAs. A normativa estava contida numa série de portarias.

O CBA, hoje em vigor, determina, em seu art. 25, que: “[...] a instalação e o funcionamento de quaisquer serviços de infraestrutura aeroportuária [...] dependerão sempre de autorização prévia de autoridade aeronáutica [não mais aplicável, hoje leia-se Anac] que os fiscalizará [...]”.

A Resolução Anac nº 116 busca a implementação da autorregulação, considerando que o próprio mercado regulará a matéria. E aí eu dou os exemplos na Resolução nº 116.

Começo com o art. 1º, muito bom, que ótimo que está lá, que define o que são os serviços auxiliares, que são os prestados em apoio às operações do transporte aéreo, o que nos ajuda em nossa luta contra o Ministério Público Federal, que considera que a operação das ESATAs é uma atividade-fim das empresas aéreas,



o que não é verdade. É apoio, portanto é atividade-meio, e, diga-se de passagem, o próprio CBA define o que é atividade-fim e atividade-meio para o segmento da aviação comercial.

No art. 3, diz-se que são os serviços de natureza especializada. Eu sei que o Senado está se preparando para votar o que chamamos de terceirização. Para nós, não é terceirização; é prestação de serviços especializados em apoio às operações de transporte aéreo.

Então, os dois primeiros artigos são excelentes.

O art. 5: "O operador do aeródromo deve realizar e manter atualizados os cadastros das ESATAs e encaminhar cópias" – aí eu coloquei em itálico – "sempre que a Anac exigir para fins de fiscalização e controle."

E, no art. 15: "A ESATA deve assegurar que seus empregados estejam capacitados a prestar seus serviços, de acordo com critérios estabelecidos pela Anac."

O próximo fala que, não satisfeitos com a resolução, houve a criação de uma Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária pelo Conselho Consultivo da Anac, instituída pela Portaria nº 1.326, de agosto de 2010, para propor alterações nesta Resolução nº 116, além das nºs 113 e 115.

Essa Câmara Técnica fez um excelente trabalho, não porque eu tenha sido seu Relator, o que eu digo com muita satisfação, mas apresentamos o relatório final, que redundou em alterações nas Resoluções nºs 113 e 115. Essas estão liquidadas, mas a nº 116 segue sendo – com o perdão do termo chulo – um calo; essa não prosseguiu.

Membros dessa Câmara Técnica: o SNEA, hoje Abear – não hoje Abear, mas hoje, principalmente, Abear –; a própria Jurcaib; o Sineaa, que hoje não posso chamar de Anea, mas vou fazê-lo; Infraero, que está aqui ao meu lado; Sineata, que é o Sindicato das ESATAs; Sindicomis, dos agentes de carga; Abag, aviação geral; Abetar, na ocasião com o Celestino; dentre outros.

Foram realizadas 18 reuniões; o relatório final foi encaminhado ao Conselho Consultivo, à Presidência, à Diretoria da Anac; a resolução não foi alterada. Tratativas seguem sendo feitas, entretanto, a última delas, audiência com a Presidência da Anac, foi no mês passado, em 28 de julho de 2016.

Nós não desistimos e nós já mencionamos no Conselho Consultivo da Anac, do qual fazíamos parte como membro titular e agora como membro suplente, que não concordamos com o fim dessa Câmara Técnica até que haja uma decisão quanto à 116.

No relatório final, estava que a Anac seguisse responsável pela autorização e licenciamento, e, obviamente, fiscalização das ESATAs. Qual é o *status* atual? Elas podem ser estabelecidas livremente. Os aeroportos fornecem apenas a credencial para acesso às áreas operacionais, desde que sejam – é o próximo, por favor; obrigado – solicitadas para tal. A fiscalização é realmente ineficiente.

Uma pesquisa que realizamos em 2011, atendendo à solicitação da própria Anac, levou exemplos de que a habilitação de ESATAs e sua fiscalização estava sob a responsabilidade da autoridade governamental de aviação civil nos seguintes países – e foram esses os pesquisados –: União Europeia, Canadá, Peru, Coreia e Estados Unidos. Houve um projeto de lei que foi levado à União Europeia para a liberalização para que a autoridade aeroportuária ou aeronáutica não fosse mais responsável pelo licenciamento/habilitação. O projeto não foi aceito. Então, na União Europeia, segue tudo como dantes.

Na lei de criação da Anac, que é a nº 11.182, de 2005, no art. 8º, consta que cabe à Anac regular e fiscalizar os serviços auxiliares. No entendimento da Anac, ela o está fazendo, só que passando a atribuição para outrem. No caso, a própria Infraero, que fazia a parte... Só havia a Infraero na ocasião, e não havia aeroportos concessionados, e a própria Infraero disse: "É impossível que eu cumpra com essa determinação. Então, eu seguirá fornecendo credenciais apenas."

O próximo, por favor.

Há uma nova pesquisa realizada pela Abesata junto à ASA (Airport Services Association), atendendo também a um pedido da Anac, envolvendo dez países. São eles: Alemanha, Áustria, Espanha, Hungria, Holanda, Reino Unido, Turquia, Egito, Índia e Arábia Saudita. Em todos esses países, a autoridade de aviação civil, ou a *airport authority* – não confundam *airport authority* com aeroportos concessionados; é um órgão de Governo – é responsável pelo licenciamento/habilitação das ESATAs. Eu coloco "licenciamento/habilitação" porque não há nenhuma certeza quanto ao termo correto. Existe uma única exceção: a Índia, no caso de aeroportos privatizados. Mas, mesmo para os não privatizados, o Governo da Índia segue licenciando e habilitando as ESATAs.

O próximo, por favor.

Nós temos, no PLS 258, ... Um minutinho, por favor. Não, isso é o que temos hoje no CBA:

Os serviços auxiliares de transporte aéreo abrangem as seguintes atividades econômicas:

I – apoio ao transporte aéreo, abrangendo os serviços de rampa ou de pista nos aeródromos, inclusive movimentação e armazenagem [...]

(Soa a campainha.)

O SR. ROBSON BERTOLOSSI –



[...] de mercadorias;

II – outros serviços de apoio prestados [...].

Parágrafo único. O exercício [...] depende de prévia comunicação à administração do aeródromo onde serão prestadas, sem prejuízo dos demais procedimentos para autorização, certificação ou homologação junto às autoridades competentes, quando for o caso.

Peço desculpas. Isso é o que está hoje no PLS 258.

Julgamos que tal artigo precisa ser alterado, para tornar a autorização, a certificação ou a homologação obrigatória por parte da Anac. Tal alteração atenderá ao disposto no Anexo 9 à Convenção de Chicago, como está aí recomendado:

6.4 Recomendação - É recomendado que seja dado aos transportadores de acordo com as autoridades aeroportuárias e sujeito a limitações razoáveis que estas possam impor, a opção de efetuarem seus próprios serviços [...] ou a que [...] sejam efetuados [...] por uma [ESATA ou elas próprias ou pelo operador aeroportuário] [...].

Então, isso é o que está recomendado. Não é isso que está no PLS 258.

Como fazê-lo? É uma coisa complicada porque requer fiscalização. Como fazê-lo? Aí sugiro que a Anac e as entidades interessadas no assunto possam buscar uma solução. Entretanto, não concordamos com a situação de momento, em que se liberam total e completamente a habilitação e a autorização para o funcionamento das ESATAs.

Sr. Senador Vicentinho, desculpe-me, porque passei um pouquinho do tempo. Estou pronto para responder a quaisquer perguntas, se for o caso.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Caros componentes da Mesa e Senador Maranhão, perdoem-me o atraso. Eu estava em outras comissões, mas esta Comissão é muito importante, e eu jamais poderia deixar de vir aqui para dela participar ativamente.

Usou da palavra agora o Sr. Robson Bertolossi, Presidente da Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil.

Com muito prazer, vou convidar agora o Sr. Tercio.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB. *Fora do microfone.*) – Antes de convidá-lo, o senhor tem de abrir o debate.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – A sistemática é a de se fazerem os debates. Eu achei que todos falariam e que, depois, faríamos o debate. Mas, à medida que o convidado fala, abrimos o debate.

Então, está aberto o debate.

Alguém da Mesa gostaria de usar da palavra? (*Pausa.*)

Então, vamos abrir a palavra para o Plenário. (*Pausa.*)

Vou dar mais um minuto. (*Pausa.*)

Presumo, então, que o Sr. Robson tenha esgotado o assunto relativo ao que ele teria de dizer.

Vamos agora convidar, então, o Sr. Tercio Ivan de Barros, Superintendente de Desenvolvimento Aeroportuário da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero).

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Obrigado, Senador Pedro Chaves e Senador José Maranhão. Estou muito agradecido pelo convite para estar presente nesta audiência pública.

Eu gostaria de começar parabenizando meu colega, Dr. Robson, pela maneira com que ele situou, apresentou a situação em que se encontra o relacionamento das empresas ESATAs desde a época do código vigente até a proposição do código que se encontra em análise nesta Casa.

O art. 144 do CBA, na sua pág. 61, em seu parágrafo único, estabelece que as ESATAs deverão prestar comunicação à administração aeroportuária, “sem prejuízo dos demais procedimentos para autorização, certificação ou homologação junto às autoridades competentes, quando for o caso”.

Esse é um ponto crítico que existe, porque, para os operadores aeroportuários, a empresa ESATA tem que estar condicionada a uma certificação, a uma autorização ou homologação pela autoridade competente, que, no caso, é a Agência Nacional de Aviação Civil.

Na Resolução nº 116 da Anac, o seu art. 7º define que: “Para o exercício de suas atividades em determinado sítio aeroportuário, os interessados em executar serviços auxiliares ao transporte aéreo solicitarão seu credenciamento inicial junto ao operador de aeródromo.”



Isso significa que, para uma empresa considerada ESATA ter acesso às instalações aeroportuárias para prestar seu serviço junto a uma empresa onde ela mantenha seu contrato, há necessidade de que ela tenha esse credenciamento inicial; e esse credenciamento inicial está previsto dentro da Resolução nº 116 da Anac.

Somente após a apresentação desse credenciamento é que são entabulados, então, os negócios entre o operador aeroportuário, seja a Infraero ou seja qualquer outro dos concessionários atuais, e, dependendo da disponibilidade diária, será dada a entrada ou a contratação da empresa dentro do aeroporto.

Esse credenciamento ou mesmo o cadastramento junto ao aeroporto ou ao operador do aeródromo não exime a ESATA de cumprir o art. 144, ou seja, as duas condições são necessárias, mas, individualmente, cada uma delas não é suficiente para operação no aeródromo. No caso da Infraero, é necessário que haja, primeiro, área operacional para abrigar a operacionalidade dessa empresa, da ESATA. Caso ela não tenha, antes de tudo ela é obrigada a apresentar à Infraero um contrato de relacionamento de prestação de serviços entre esta empresa, a ESATA, e a empresa para a qual ela vai prestar seu serviço.

Considerado isso como ponto positivo, a Infraero estabelecerá, então, uma negociação com a empresa, com a ESATA, no sentido de verificar, primeiro: se há o credenciamento, se está o.k.; se há o contrato com a empresa aérea ou a empresa prestadora, para quem ela vai prestar o serviço. E aí nós vamos negociar, então, a área, para que ela ocupe e tenha condições de realizar a prestação dos seus serviços.

Se tiver a área... Nesse contrato, inclusive, de acordo com as normas previstas, inclusive mencionadas já pela Anac e pelas normas internas da Infraero, essa área é dispensada de licitação. Então, a empresa tem acesso à área do aeroporto desde que haja uma área disponível.

Não acontecendo isso, vamos supor que o aeroporto esteja com suas áreas todas arrendadas, todas elas comprometidas com terceiros, a Infraero solicita, então, uma reunião da empresa que está contratando a ESATA para que as três tomem uma decisão no sentido de que ocorra uma sublocação de uma área da empresa que está contratando a ESATA para que ela tenha, então, as suas instalações de trabalho permitidas dentro do aeroporto, dentro do aeródromo. Feito isso, está resolvido o problema da entrada da empresa ESATA na área aeroportuária. O credenciamento tem de ser determinado pela Anac, bem como a sua autorização, que é a autorização competente.

Consta também que, para a Infraero, nas licitações, caso a ESATA perca a concessão de homologação junto a essa empresa – é uma prestação de serviço junto à Anac –, o contrato automaticamente será rescindido, sem qualquer ônus ou responsabilidade para esse operador aeroportuário.

Em conclusão, nós podemos dizer que a Infraero somente poderá permitir que uma ESATA opere em um dos seus aeroportos caso sejam cumpridas condições *sine qua non*. Primeiro: a ESATA deverá possuir o certificado de homologação pela Anac. Segundo: a ESATA deverá comprovar ter sido contratada por empresa aérea que opera no aeroporto. Terceiro: a Infraero deverá possuir áreas vagas; caso contrário, a ESATA deverá sublocar área com a empresa aérea que a contratou, como já foi dito. E, por último, a ESATA deverá cumprir com todas as obrigações contratuais, inclusive com pagamento de tarifas, impostos previdenciários, etc.

E aqui eu quero ressaltar um ponto que foi mencionado pelo Victor Celestino a respeito dos custos operacionais. Para nós, da Infraero, é uma surpresa ouvir aqui do representante da Jurcaib que, num determinado aeroporto – e o aeroporto é o de Viracopos –, a cobrança pela execução desse serviço de fiscalização de bagagem teve um aumento de 1.600%. Quer dizer, nós, da Infraero, não cogitamos e não imaginamos que isso possa ocorrer nas nossas negociações com relação às empresas. Nós aplicamos um critério que já vem de anos; é um critério bastante razoável, tanto que, mesmo na apresentação do representante da Abear, ficou demonstrado que os preços subiram mais de 100% em algumas atividades dentro do aeroporto, o que veio a onerar os custos da empresa aérea e, com isso, ela veio a ter a obrigação de repassar para o seu cliente, no sentido de diminuir essa responsabilidade de compromisso dentro do aeroporto. A posição da Infraero é uma posição em que nós dependemos do credenciamento, da fiscalização da Anac, e isso é uma coisa que não é recente.

Como foi dito aqui... Estou só puxando os exemplos, agradeço muito aos companheiros aqui da Mesa. O Dr. Robson fez uma menção muito especial, de que esse controle já era exercido anteriormente à Anac pelo DAC. É uma situação em que nós entendemos que deva haver realmente uma fiscalização para os cuidados que devam ser observados, principalmente por empresas que vão trabalhar na área do lado ar, na área onde estão as empresas com todas as suas aeronaves, com toda a sua prestação de serviço, e isso demanda uma parte, com relação à segurança aeroportuária, muito importante; nós devemos ressaltar que ela tem realmente de ser estudada, tem de ser definida e tem de ser aplicada.

Nós tivemos agora, recentemente, antes da Olímpíada, uma série de exigências que foram determinadas pela Anac com curtíssimo prazo para sua implantação. Isso trouxe, nos primeiros dias, um transtorno para todos os operadores aeroportuários, inclusive para as empresas aéreas. Foi uma situação em que o passageiro, o usuário daquele aeroporto teria de ter uma apresentação muito grande com relação aos critérios de seguran-



ça, àquilo que ele estaria transportando, levando ou despachando. Então, essa parte, com relação à segurança, nós acreditamos que tem de ser colocada realmente na mesa, tem de ser discutida, tem de se chegar a uma conclusão e cada um assumir sua responsabilidade.

No caso, nós consideramos que o agente regulador deva tomar a iniciativa para que esse assunto seja tratado com a importância que merece.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Queremos agradecer ao Sr. Tercio Ivan de Barros, Superintendente de Desenvolvimento Aeroportuário da Infraero.

Abrimos agora o debate.

Alguém da Mesa gostaria de falar?

Pois não.

Com a palavra o Sr. Victor Rafael Resende Celestino, Consultor Técnico da Abear.

O SR. VICTOR RAFAEL RESENDE CELESTINO – Sr. Presidente, só aproveitando a manifestação do Sr. Tercio, e agradeço por ter reforçado o nosso ponto, eu só queria fazer um pequeno reparo. O Dr. Tercio disse que as empresas aéreas terão de repassar esse aumento de custos, e a realidade não é essa. As empresas aéreas não conseguem repassar o aumento de custos às passagens aéreas. Essa é a grande dificuldade hoje do setor, especialmente com a redução da demanda. Então, se fosse possível só onerar o consumidor também não seria a melhor solução. Agradeço, então, o reforço da nossa posição.

Obrigado.

O SR. TERÇIO IVAN DE BARROS – Só uma manifestação.

Desculpe pela citação, no caso, do repasse com relação aos passageiros. Peço desculpas, mas fico satisfeito como consumidor.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Com a palavra o Sr. Robson.

O SR. ROBSON BERTOLOSSI – Muito obrigado, Senador Pedro Chaves.

É um pequeno comentário também nesse sentido, para dar ciência ao Plenário do que é o valor de uma tarifa de carga. Eu vou dar um valor que existe – claro que não discutimos tarifas na Jurcaib, isso é ilegal, mas a tarifa está lá e a gente conhece. Uma tarifa de carga para os Estados Unidos pode custar um valor bem aproximado de 45 centavos por quilo. Ora, se a ABV resolve nos cobrar 15 centavos por quilo, isso significa que estão nos levando 33% do valor da tarifa atualmente cobrada. Será que conseguiremos do nosso exportador aumentar uma tarifa em 15 centavos, ir de 45 para 60 centavos? Isso é praticamente impossível e, no fim, acabará por inviabilizar a utilização do Aeroporto de Viracopos, o que vai deixar o Aeroporto de Guarulhos muito feliz, mas não é o nosso desejo que isso aconteça.

Então, é apenas a menção do absurdo que representa esse incremento de 1.600% e a impossibilidade de cobrarmos uma contrapartida para fazer frente a esse aumento absurdo de custos.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco/PMDB - GO) – Obrigado, Sr. Robson, pela intervenção.

Mais alguém à Mesa?

Então, passo a palavra ao público para discussão. A palavra está aberta. (*Pausa.*)

Quero agradecer mais uma vez o Sr. Tercio Ivan de Barros, pela brilhante exposição.

A seguir, vamos combinar o Sr. Fábio Faizi Rahnemay Rabbani, representante do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, e Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária da Anac, para fazer uso da palavra.

Vamos compor a segunda Mesa. Primeiramente, estou convidando o Sr. Fábio. Vamos chamar agora o Sr. Douglas Rebuças de Almeira, Diretor Executivo da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (Aneaa).

Seja bem-vindo.

Convido o Sr. Ricardo Aparecido Miguel, Presidente da Empresa de Serviços Auxiliares do Transporte Aéreo (Abesata). (*Pausa.*)

Imediatamente, para não atrasar mais, passo a palavra ao Sr. Fábio Faizi Rahnemay Rabbani, representante do Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil, e Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária da Anac, para fazer sua exposição.

O SR. FÁBIO FAIZI RAHNEMAY RABBANI – Sr. Presidente, Sr. Relator, Srs. Senadores, público presente, bom dia a todos.

Queria agradecer a oportunidade de poder expor um pouco a nossa visão, e como a Anac tenta tratar essas questões que são de discussão ampla. São discussões em que vemos, ao longo dos fóruns desta Comissão, como as expectativas são distintas. Às vezes, deparamo-nos com uma situação na expectativa de regulamentar mais, e, ao vir para uma reunião como esta, vemos que há um setor esperando uma regulamentação



maior. Acho que, olhando para a posição da Agência, tentando, de alguma forma, beneficiar a sociedade, esse ponto de discussão é muito válido, e temos que começar a desenhar as características desse tipo de atividade, voltada ao serviço de transporte aéreo e aos serviços auxiliares.

Eu acho que só precisávamos pontuar algumas questões, e aproveito o momento para esclarecer. Pelas exposições feitas até o momento, penso que deveríamos separar as discussões.

A primeira é a questão da outorga em si, a discussão da certificação, da autorização, e diferenciá-la daquele processo que está discriminado no normativo hoje, que é o credenciamento que foi exposto pela Infraero. O credenciamento não é uma outorga emitida pelo aeroporto, de forma alguma. Ele tem um propósito específico, que busca garantir que o dono da casa, que é o aeroporto, saiba quem está entrando lá dentro e qual é a intenção dele. Nenhuma empresa de serviço auxiliar vai entrar no aeroporto se ela não tiver um contrato ou intenção de contrato com uma empresa aérea. Ela não vai simplesmente se instalar dentro daquele aeroporto sem essa intenção.

A outra questão está relacionada à segurança na aviação civil. O credenciamento perpassa alguns trâmites que envolvem, inclusive, a verificação de antecedentes das pessoas que têm acesso ao aeroporto. Então, esse é um processo necessário que tem toda uma regulamentação por trás, mas de forma alguma busca substituir a outorga que possa estar desenhada na regulamentação.

Outra questão que eu acho que foi perpassada e apresentada, inclusive pela Abear e pela Jurcaib, é a questão econômica. Nós temos que tratar a questão de falha de mercado de forma incisiva, de forma que a atuação regulatória seja bem descrita. O exemplo que foi dado pela Jurcaib – eu acho que é importante mencionar – está sendo tratado dentro da Agência. E, claro, qualquer posição que venha a ser dada vai, sim, abrir um precedente, vai dar uma jurisprudência até para decisões futuras que venham a ser tomadas.

Por fim, os aspectos técnicos. Eu acho que a intenção da discussão da outorga perpassa também essa questão da segurança. Eu acho que a intenção da minha apresentação breve aqui vai ser realmente falar que não nos isentamos de prescrever essas questões regulatórias no âmbito técnico, para preservar a segurança, mas sempre tentando dar essa flexibilidade que foi mencionada anteriormente, essa expectativa de flexibilidade.

Por favor.

A primeira menção que eu faço é o que está previsto pela Organização de Aviação Civil Internacional. Ela pede, solicita, determina que os países abram essa possibilidade de as empresas escolherem o serviço que elas buscam prestar. Então, nesse ponto, é importante que nós entendamos que o arcabouço normativo hoje permite isso, impede essa decisão. Inclusive, ela é bem ampla nesse aspecto.

A questão também do processo em que grande parte das empresas aéreas passam, antes de poderem operar, envolve a avaliação dos serviços auxiliares que são prestados a eles. De forma alguma, na certificação de empresas aéreas, a Anac se abstém de fazer a verificação de como é feito esse serviço, de como ele é prestado. A classificação internacional permeia esses serviços auxiliares nos aspectos de serviço de terminal e serviço de rampa, que não são muito distintos do desenho feito pela normativa da Agência.

Por favor.

Como já mencionado, já estão previstos, no CBA, os serviços auxiliares, caracterizados como serviços de agentes de carga aérea, serviços de rampa e pista nos aeroportos, além de outros serviços que venham a ser delimitados pela legislação específica. E dela derivou a Resolução nº 116.

Por favor, o próximo eslaide.

A Resolução nº 116 – eu acho que também é importante colocar porque é o marco normativo hoje – caracteriza os serviços como operacionais, aqueles que conhecemos do dia a dia, desde o *check-in*, o abastecimento e as tratativas de preparação da aeronave para o voo, até os serviços de proteção, que envolvem, por exemplo, as questões de segurança, aquelas questões de inspeção de passageiros, bagagens e cargas e os serviços comerciais, como o agenciamento de carga. Prevê também que a forma de prestação desses serviços está relacionada ao operador, podendo ser realizados pelo próprio operador do aeródromo, pelo operador de aeronave ou por uma empresa contratada. É uma abertura que garante a flexibilidade mencionada aqui.

As responsabilidades de execução nunca eximem a obrigação da empresa que contrata ou da empresa contratada para prestar o serviço de corresponder aos aspectos técnicos. E esse desenho está feito e previsto em vários normativos que nós vamos mencionar em breve. Mas, uma vez identificado um problema, nós vamos, sim, agir sobre o contratante.

Vejam, se nós identificamos uma falha de uma empresa que presta o serviço, o aeroporto não vai fechar, mas eu posso dizer: "Olha, aeroporto, você não pode continuar com essa prestação, com o serviço sendo executado dessa forma". Se o aeroporto entende que aquela empresa que ele contratou não consegue prover o serviço de forma adequada, então ele deve buscar meios e garantias, substituir ou solicitar uma posição definitiva por parte daquela empresa contratada para resolver o problema.



A previsão da autorização e do cadastro está feita de forma ampla e geral, permitindo esse acesso ao mercado.

Por favor, próximo eslaide.

A instalação de uma empresa de prestação de serviços auxiliar, que normalmente é feita dentro de um aeroporto, perpassa o credenciamento do aeroporto, lembrando que quem opera dentro do aeroporto tem que seguir as regras do manual de operações. Cada aeroporto tem características específicas e tem que seguir algumas questões operacionais que são tratadas dentro do procedural, capacitação e vigilância sobre as atividades que são realizadas.

Se uma atividade não está sendo realizada lá dentro, nenhuma empresa deve ficar ali, utilizando ou ocupando áreas. Elas têm que ser descredenciadas ou por alguma atividade que caracterize risco às operações.

Há também a previsão explícita na Resolução nº 116, de que o seguro por danos causados pelos serviços tem que estar previsto nos contratos emitidos entre o contratante e a contratada.

Os serviços relacionados ao agenciamento de cargas são bem conhecidos, mas, de qualquer forma, eles preveem a infraestrutura de uso exclusivo para tal atividade e as exigências relativas aos treinamentos e manuseios relativos a questões, por exemplo, de artigos perigosos.

Por fim, a condição de operação dentro de um aeroporto.

Novamente, essa é uma regulamentação da Anac. Não é do aeroporto nem de uma empresa aérea. É que a manutenção da capacitação técnico-operacional é pré-requisito para se realizar qualquer serviço para a aviação. É claro que alguma regra de saída que venha a ser estabelecida por determinação da Anac ensejará o impedimento da atividade pela empresa contratada por uma empresa de serviço auxiliar.

Esse é o arcabouço normativo desenhado para a Resolução nº 116, que previa, antes da regulamentação anterior, uma autorização prévia que, a rigor, era um processo burocrático que não necessariamente agregava à atividade de serviço auxiliar uma condição de segurança maior do que já temos hoje. Como vocês vão ver, nós temos várias normas que se aplicam à realidade deles e passamos a ter uma regulação, uma autorização mais ampla, geral, para a realização das atividades voltadas a serviços auxiliares, com foco no contratante, no aeroporto ou na empresa aérea que contratou o serviço, que teve a livre escolha para encontrar uma empresa, encontrar um serviço adequado e seguro, com preço condizente com as expectativas do mercado.

Por favor.

Então, existe todo um arcabouço normativo desenhado para as questões técnicas. E estou citando alguns exemplos. Todas essas normas perpassam exigências aos aeroportos e às empresas aéreas. Por conseguinte,...

(Soa a campainha.)

O SR. FÁBIO FAIZI RAHNEMAY RABBANI – ... caso seja contratada alguma empresa, ela deverá cumprir esses requisitos.

Vocês podem ver que há uma série de questões que envolvem operações em aeroportos, segurança da aviação civil, atendimento aos passageiros, operações em aeronaves, artigos perigosos, inclusive questões relacionadas a substâncias psicoativas para as pessoas que prestam serviço na aviação civil brasileira.

Por favor, o próximo.

Dou um exemplo sobre a questão dos aeroportos. Essa é a área, é o *métier* específico meu. Mostramos aqui, por exemplo, a regulamentação. Já existe a obrigatoriedade de garantir o treinamento adequado de qualquer pessoa que têm acesso às áreas operacionais do aeroporto. É importante que haja um treinamento específico dentro do aeroporto. Cada aeroporto possui características específicas, e é muito importante que isso seja realçado para as pessoas que têm acesso aos aeroportos.

Há a necessidade de que o operador estabeleça e registre os requisitos operacionais aplicáveis aos seus manuais de operação. É preciso garantir os requisitos operacionais para a movimentação de pessoas e de veículos. A manutenção desses veículos deve ser feita. A Anac faz, sim, a fiscalização em cima dessas atividades. É claro que todos os requisitos voltados à manutenção e à garantia da segurança são objeto de atividade de regulação da Anac.

Por favor.

Por último, quero deixar registrado que observamos, sim, por exemplo, dentro do Programa de Certificação de Aeroportos, toda a estrutura de comando dentro do aeroporto. Os procedimentos, o treinamento, a manutenção perpassam e afetam as empresas que prestam serviço dentro do aeroporto. Então, todo um programa de certificação está em andamento na Anac em aeroportos.

Há a certificação de pessoas para a proteção da aviação civil brasileira. Já há uma mudança normativa que foca muito a capacitação dessas pessoas e a certificação dos centros de instrução. Há algumas orientações. Por exemplo, há uma instrução normativa relacionada à orientação e à movimentação em solo, para, de novo,



preservar a segurança. Essa é uma regulamentação da Anac que orienta o operador aeroportuário a descrever e a estabelecer suas orientações de movimentação de pessoas e de veículos dentro das áreas restritas de segurança. Um exemplo pragmático dentro da regulamentação vigente hoje é o sistema de pontuação para infrações em solo no Aeroporto de Guarulhos, que já está rodando há mais de dois anos. Temos visto ganhos significativos na *performance* e nos números relacionados a ocorrências com pessoas ou veículos e com empresas de serviços auxiliares.

Realço a importância da manutenção de dados e de informações. Temos trabalhado com os indicadores de segurança operacional, tentando identificar desvios e problemas relacionados a qualquer área do setor de aviação civil. É importante que todas essas discussões sejam embasadas em fatos. Junto com isso, também o próprio Anuário da Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares contribui muito. Acho que esse já um grande *start* para essas discussões de forma ampla, coerente e técnica.

Eram esses os pontos que eu queria expor.

Peço desculpas pela demora na apresentação. Espero que possamos esclarecer outros pontos, se for necessário.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Quero agradecer ao Sr. Fábio, representante do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e Superintendente de Infraestrutura Aeroportuária da Anac.

Abro agora a discussão para o Senador José Maranhão e para a Mesa, se tiverem alguma pergunta a fazer ao Sr. Fábio.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – Faço só uma pequena observação.

Ouvi atentamente a exposição do Dr. Fábio e tenho a impressão de que todo esse elenco de cautelas e de precauções que o órgão concedente desse certificado deverá observar está contido nas próprias responsabilidades do órgão, que, no caso, é a Anac.

Evidentemente, estamos aqui num esforço para elaborar a lei maior da aviação, que é um código. Evidentemente, o Código Brasileiro de Aeronáutica, pela sua própria natureza, não pode descer a detalhes, tais quais eles foram explicitados aqui pelo Dr. Fábio.

É claro que a sua exposição é rica em detalhes e critérios para certificação dessa empresa. Mesmo que o Código não diga nada a esse respeito, mas a própria lei de criação da Anac e a esfera de competência da Anac impõem à própria Agência a necessidade de observar todos esses pré-requisitos na análise do processo de certificação das empresas prestadoras do serviço.

É bom que todos nós conheçamos essas cautelas que devem nortear a concessão de certificado de uma empresa que vai prestar serviço dentro da área de atuação da Anac, dentro do aeroporto, em relação, inclusive, à segurança policial mesmo, e segurança, sobretudo, operacional. Não há dúvida de que isso é importante saber, mas nós devemos dizer, na condição de responsáveis pelo relatório desse Código, que evidentemente se dispensará na elaboração do Código a enumeração de todos esses requisitos, porque eles são próprios da autoridade que a Anac exerce, da responsabilidade que a Anac exerce na análise e na concessão ou não dessa certificação.

Era só essa a observação que eu queria fazer. É evidente que ela não invalida os cuidados que o diretor da Anac está tendo.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Ela complementa.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – Que é mostrar a responsabilidade que a própria Agência tem com relação a esse processo de certificação.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Gostaria de falar alguma coisa a respeito, Fábio?

O SR. FÁBIO FAIZI RAHNEMAY RABBANI – Entendo plenamente a posição do Sr. Senador. Entendo que só temos que tomar cuidado que o senhor comentou: a precaução, os aspectos de segurança que adotamos e, realmente, tentar contribuir para o processo. Numa autorização, numa outorga específica, existe um processo por trás dele, que pode, de alguma forma, gerar um impedimento, uma dificuldade que não necessariamente venha a agregar nesses aspectos de segurança.

Então, esse é o cuidado que tomamos para evitar que um processo que permite a liberdade de o operador aeroportuário ou aéreo fazer a escolha de uma empresa que vai prestar um serviço, que vai tomar conta do bem dele e sobre o qual ele vai ser responsabilizado, se aquilo não funcionar bem, que não se impeça previamente até a prestação ou a escolha desse serviço.

Acho que esse é o cuidado que temos tomado, e temos observado iniciativas como, por exemplo, no próprio Aeroporto de Guarulhos. Com a regulamentação vigente, eles têm conseguido permitir a flexibilida-



de e, por exemplo, conseguido garantir que o serviço tenha um grau de segurança com indicadores objetivos comprovando isso. Acho que existem meios de tratar isso.

Estamos realmente abertos a fazer essa discussão de forma franca, e já a fazemos. Acho que é uma questão de, realmente, trazer isso à baila nas conversas que nós temos.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Agora, abro o diálogo, perguntas, para o público em geral.

Há alguma pergunta? (Pausa.)

Mais uma vez eu quero agradecer ao Dr. Fábio pela sua excelente exposição. Vamos...

Pois não. Desculpe. Esteja à vontade.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Muito obrigado e desculpe.

Eu gostaria só de corroborar as palavras do Dr. Fábio quando ele falou a respeito do credenciamento dentro do aeroporto. Esse credenciamento nada mais é, pelo operador aeroportuário, do que a expedição de crachás de identificação que permitam acesso ou às áreas restritas ou às áreas comuns dentro do aeroporto. Simplesmente, o credenciamento se retrata dentro desse aspecto. Para os operadores aeroportuários, contratar uma empresa Esata é muito restritivo, porque ou ela vai ser contratada para prestar suas atividades no terminal de carga aéreo ou junto a um contrato de limpeza e conservação, ou de segurança, ou de jardinagem, qualquer coisa a esse respeito, que, nesse caso, não depende de uma autorização ou de uma homologação por parte da Anac. Então, é mais uma questão administrativa, e nisso nós temos tido um relacionamento muito forte e muito próximo junto à Anac.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco/PMDB - GO) – Quero agradecer ao Sr. Tercio pela sua intervenção.

Continuando, com muito prazer eu convido o Dr. Douglas Rebouças de Almeida, Diretor Executivo da Associação Nacional das Empresas Administradoras de Aeroportos (Aneaa), para fazer uso da palavra.

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

Bom dia a todos, Ex^{mo} Senador José Maranhão, Senador Pedro Chaves, Prof. Georges e todos os presentes. Quero agradecer principalmente ao Senador Vicentinho por ter dado a oportunidade de a Aneaa fazer parte deste debate, independentemente de estar atrelada aos serviços auxiliares. Vamos trazer um pouquinho acima disso, devido ao que o PLS traz a respeito das questões de concessão aeroportuária.

Próximo eslaide, por favor.

Vou só falar um pouquinho da Aneaa. A Aneaa é uma associação formada em 2013, que abarca todos os aeroportos concedidos do Brasil, que são: Guarulhos, Brasília, Natal, Galeão, Confins e Viracopos.

Próximo eslaide, por favor.

Em 2015, tivemos aproximadamente 103 milhões de passageiros pagos no Brasil; entre 60% e 65% desses passageiros já passam pelos aeroportos concedidos.

Próximo eslaide.

Vou falar um pouquinho das concessões da primeira fase. Temos Guarulhos, com 51% das ações no ambiente privado e 49% das ações da Infraero. São R\$16,2 bilhões em outorga, que serão pagos para o Governo Federal no Fundo Nacional de Aviação Civil no prazo de 20 anos, e mais de R\$6 bilhões em investimentos nesse mesmo período, dos quais R\$3,4 bilhões de investimentos já foram realizados até o presente momento. E tem a África do Sul como sócia dessa concessionária.

Próximo.

Vamos falar de Viracopos. Mesma coisa: 51% com acionista privado, 49% da Infraero. São R\$3,8 bilhões em outorgas revertidas ao Governo, em 30 anos de concessão, e R\$9,5 bilhões em investimentos; e tem a Egis, francesa, como parceira.

Próximo.

A Inframérica tem Brasília e São Gonçalo do Amarante. Outorgas de R\$4,5 bilhões em Brasília e de R\$170 milhões em São Gonçalo do Amarante; investimentos de R\$2,85 bilhões em Brasília e R\$650 milhões ao longo da concessão em Natal. Natal é um *green field*, é um aeroporto que saiu do zero. Todo esse investimento já foi amortizado praticamente. E tem a Corporación América como sócia operacional e, agora, como acionista também da concessão.

Próximo eslaide.

Então, só para essa primeira rodada, são R\$24,5 bilhões aproximadamente que voltam para o caixa do Governo, para o Fundo Nacional de Aviação Civil, e R\$20 bilhões aproximadamente em investimentos que são feitos por esses concessionários.

Próximo eslaide.



Segunda fase. Temos RIOgaleão, com R\$19 bilhões em outorgas e um investimento de R\$5,7 bilhões, investimento esse em que aproximadamente R\$2,5 bilhões foram concluídos agora, para as Olimpíadas, exitosamente. Changi, que é um dos melhores aeroportos do mundo, é considerado o melhor aeroporto do mundo, o melhor operador aeroportuário do mundo, está como sócio operacional.

Próximo eslaide.

Temos Confins, com R\$1,8 bilhão em outorga e R\$3,5 bilhões em investimentos, que tem o aeroporto de Zurique, na Suíça, como sócio operacional.

Próximo eslaide.

Também são R\$20 bilhões nessa segunda fase, quase R\$21 bilhões em outorgas, que são revertidos para o Governo, e R\$9,2 bilhões em investimentos.

Próximo eslaide.

Ao todo, então, estamos falando de R\$45,3 bilhões que esse mercado está injetando para o Governo Federal e R\$28,5 bilhões em investimentos que serão feitos nesses 30 anos totais de concessão, e uma parceria do Brasil com o mundo: estamos falando com suíços, com singapurenses, argentinos, sul-africanos e franceses.

Eu estou fazendo esta explanação justamente para falar o que o Código Brasileiro de Aeronáutica traz. É preciso fazer uma adequação no texto inicial que foi proposto para não estragar ou piorar esse modelo que foi concebido, para não termos uma alteração do marco regulatório que possa trazer danos para as próximas concessões e para os novos modelos de autorizações.

Próximo eslaide por favor.

Só para situar todos. As concessões têm a assinatura do contrato de concessão, a eficácia do contrato de concessão e, aí, começa a contar o tempo da concessão.

Pode ir passando.

Todas as concessões têm seu prazo: Natal tem seu prazo terminando em 2040, só que, em 2014, teve as entregas prioritárias, que envolveram o novo aeroporto de Natal; Guarulhos, Brasília e Viracopos: tivemos em 2014 as entregas dos novos grandes terminais, as novas infraestruturas.

Em 2017, temos um novo PGI, que é um novo Plano de Gestão da Infraestrutura. O que é isso? Com base nos quesitos de produtividade do aeroporto e de qualidade do aeroporto, você tem o aumento da infraestrutura. Ou seja, o poder concedente pensou nisto: o aeroporto precisa de uma constante adequação de sua infraestrutura para atender os gargalos que havia no passado. Por esses contratos de concessão atuais, pelo menos com os aeroportos concedidos, já temos essas travas dentro dos contratos de concessão. Ou seja, os gargalos serão inexistentes.

A mesma coisa vale para os aeroportos de Belo Horizonte e Rio, Galeão.

Próximo eslaide por favor.

O modelo de concessão, temos que entender, é um modelo que abarca o todo, é a União, o Estado e o Município. O aeroporto é um bem de uso especial da União dentro do Município, ele é um prédio federal. Essa federalização é um cuidado que o Código Brasileiro de Aeronáutica tem que ter. E, dentro do aeroporto, há uma série de entes trabalhando, entes públicos e entes privados, todos eles com seus interesses.

Vimos aqui algumas argumentações de preço, e tudo mais, que são argumentações do interesse do ente privado, assim como há argumentações de interesse do ente público, assim como também nós podemos fazer nossas contrarrazões às argumentações que foram apresentadas, principalmente no seguinte sentido: com as concessões dos aeroportos, tivemos aumento da eficiência operacional para as companhias aéreas. Isso também tem que ser medido. Isso trouxe melhor eficiência para otimização do transporte do passageiro, da utilização da aeronave, da utilização do espaço aéreo, diminuição dos riscos e segurança, principalmente do que envolve o safety do aeroporto, o que contribuiu para redução das apólices de seguros. E os custos operacionais de companhias aéreas, conforme revista da própria Gol – a revista nº 116 da Gol –, representam 5%. O custo total da operação aeroportuária, para uma companhia aérea, representa 5% do seu custeio. Ou seja, o custo com área operacional para as ESATAs e para as companhias aéreas gira em torno de 2,5% a 3% do custo total. Acho que temos que focar, sim, em tudo que é relevante para o setor, mas acho que a Anac, como órgão regulador, tem esse papel e está fazendo essa avaliação. Nós contribuímos com isso, assim como o setor também contribui.

Próximo eslaide, por favor.

Agora, falando um pouquinho da segurança regulatória, do Código Brasileiro da Aeronáutica, a atual proposta que veio da comissão de especialistas traz um ente que é muito preocupante para nós como setor, que é a questão do aeroporto autorizatório. Hoje, nós estamos vivendo um modelo de concessão exitoso. Ninguém tem dúvida de que o modelo de concessão foi exitoso, trouxe a infraestrutura necessária. Todo mundo está vivendo uma crise, não só as companhias aéreas, mas as concessionárias também vivem a crise. A Infraero também vive a crise dela. Então, todos somos afetados por essa redução de 12% a 15% do tráfego aéreo nacio-



nal. Isso causa danos irreversíveis. É o que chamamos de teoria da imprevisão. Ninguém tinha noção, na época das concessões, de que a crise ia tomar a magnitude que tomou no País. Temos aí a Infraero como operadora. Então, no atual Código Brasileiro de Aeronáutica, temos a Infraero – essa é uma apresentação feita pela própria Anac, na comissão de especialistas –, temos aeroportos conveniados, temos aeroportos concedidos e aeroportos autorizados. Só que os aeroportos autorizados, atualmente, são para aviação geral, ou seja, aviação não regular. Por que isso? Para preservar, justamente, os investimentos que estão sendo realizados pelo Governo brasileiro, que são licitações internacionais que são feitas e que vão ser ainda realizadas com mais quatro aeroportos.

(Soa a campainha.)

O SR. DOUGLAS REBOUÇAS DE ALMEIDA – E trazemos, dentro do Código Brasileiro de Aeronáutica, uma seção que autoriza a criação de qualquer aeroporto, que possa ser autorizado, no País, sem o devido processo licitatório. Isso é uma coisa que nos preocupa muito, como associação de aeroportos, como modelo de Estado que foi criado no Brasil, e o sucesso das futuras concessões também está muito atrelado a isso.

Próximo eslaide, por favor.

Aí nós mostramos que o mundo olha para o Brasil. A Jornada Mundial da Juventude, o “Imagina na Copa” não morreu. Toda a infraestrutura aeroportuária, todos os aeroportos. A Infraero faz um brilhante trabalho com os aeroportos que restaram a ela. Operacionalmente falando, é uma parceira monstruosa dos aeroportos concedidos, como acionista também. Tudo culminou para o sucesso da infraestrutura aeroportuária no Brasil. Hoje, o Brasil não tem mais problemas com a infraestrutura aeroportuária sob demanda, a não ser, claro, aquelas outras questões que envolvem o desenvolvimento da própria Infraero como operadora aeroportuária. E ainda temos mais quatro aeroportos para reforçar o caixa do Governo, para reforçar o setor de concessões aeroportuárias, e estamos dentro de um Código Brasileiro de Aeronáutica, dentro de um projeto de lei trazendo uma insegurança regulatória muito grande para isso.

Próximo item.

Aí vêm as questões que nós, como associação dos aeroportos, já encaminhamos ao Senado Federal, que é a supressão da Subseção II; a autorização da Seção IV, que é da exploração de aeródromo, em razão dos gargalos jurídicos que a equiparação de aeródromos concedidos com aeródromos autorizados pode trazer. Ou seja, Guarulhos faz um investimento, Viracopos faz um grande investimento, Brasília faz um grande investimento, e aí sai uma autorização para montar um aeroporto para aviação comercial concorrendo com esses aeroportos no mesmo âmbito, autorizado, sendo regulado por preço e não por tarifa pública, que é preço público; a alteração da redação do inciso V, do art. 34, que é a questão do aeródromo civil explorado em regime público, como o aeródromo civil construído, administrado e explorado em regime público diretamente pela União; o acréscimo de um novo inciso ao art. 34, que é o aeródromo civil explorado em regime público de concessão; a alteração da redação do *caput* do art. 43, a fim de manter a coerência com as demais emendas do projeto; e o que traz a questão das ESATAs é a alteração do parágrafo único do art. 150, que são esses requisitos técnicos que eu acho que o Senador José Maranhão foi brilhante na colocação.

Eu acho que o senhor foi muito categórico naquilo que foi colocado. Uma coisa é discutirmos um Código Brasileiro de Aeronáutica, outra coisa é discutirmos questões técnicas envolvidas nisso. Isso é competência da Anac. Eu acho que não temos que trazer essas competências para dentro do Código Brasileiro de Aeronáutica para isso. Isso já está previsto na lei de criação da Anac.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – Se me permitir...

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

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – Eu acho que as cautelas que foram aqui nominadas pelo Dr. Fábio são inerentes à condição de órgão de concessão de licença para operação de empresas especializadas, naturalmente, que prestam serviço especializado dentro do seu território. É claro. Nós não podemos trazer isso para o Código Brasileiro de Aeronáutica, porque isso já está definido numa lei. Aliás, não poderia deixar de estar definido.

Era de se perguntar: para que serve a Anac? A Anac tem atribuições e, evidentemente, não pode ignorar dispositivos como os referentes à segurança. Claro que a competência dessas empresas, do ponto de vista técnico, a sua avaliação compete muito mais à empresa que vai contratá-la do que à própria Anac, mas há coisas que são de ordem geral para a conduta, a operacionalização dentro de qualquer agente público ou com concessão para prestar um serviço público dentro do território que é administrado pela Anac. É isso que eu quis dizer.

Evidentemente, sabemos que não faltará responsabilidade e conhecimentos para que a própria Anac faça a análise dos pré-requisitos de uma empresa que vai operar dentro do seu território e que mexe com todas as questões relativas, sobretudo a segurança, tanto em sentido técnico, como em segurança pública.

É isso que eu quis dizer.



O SR. DOUGLAS REBOUÇAS DE ALMEIDA – Perfeito, Senador. Corroboramos com todos os entendimentos, inclusive com o posicionamento da Anac também a respeito do tema.

Enfim, essa era a ponderação que a Aneaa tinha a fazer.

O próximo eslaide é só uma reflexão: “O Brasil precisa da definição de marcos regulatórios claros para garantir a expansão dos investimentos privados, objetivo central do processo de privatização dos serviços de infraestrutura”.

Isso foi dito pelo Professor Armando Castelar, em um relatório do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, do Ipea, em 2005, referindo-se a todas essas questões que envolvem o marco regulatório. Vimos agora, dentro do CBA, trazer essa questão do aeroporto autorizado, equiparado ao aeroporto concedido, o que na nossa visão vai permitir o reequilíbrio econômico-financeiro monstruoso para o Governo, deteriorando inclusive as concessões e o modelo exitoso que estamos visualizando.

Esse era o principal ponto que nós queríamos abordar.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco/PMDB - GO) – Quero agradecer ao Douglas pela exposição.

Creio que uma das angústias maiores de vocês é o problema de segurança jurídica, não é?

Na verdade, há uma preocupação no Senado, nesse sentido, para que todos os atores, tantos os órgãos governamentais quanto os privados, tenham realmente segurança jurídica em todos os setores. Então pode ficar tranquilo, porque há essa preocupação do Senado.

Abro agora o debate para a Mesa, se alguém quiser fazer perguntas.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – Queria fazer uma observação sobre o que eu chamaria de hiperfobia dos grandes sistemas aeroportuários brasileiros em detrimento dos outros sistemas nos quais opera outro tipo de aviação que não o das grandes empresas de aviação comercial.

Uma observação apriorística de natureza prática: quando se voa nos Estados Unidos, isso talvez explique a democratização dos monomotores, pequenos aviões que só têm um motor e que, teoricamente pelo menos, só têm um dispositivo de segurança que propicia a força de tração e as reações aerodinâmicas que mantêm o avião voando. Dificilmente, quando se voa no território americano, especialmente nas zonas mais populosas, você o fará por meia hora sem que haja um aeroporto embaixo. E não me refiro aos grandes aeroportos. Refiro-me aos pequenos aeroportos. Isso faz com que qualquer piloto se sinta muito seguro para voar num monomotor, porque, se o motor parar, ele fará um pouso de emergência, uma vez que o aeroporto está ali, ao alcance da operação que ele está fazendo. Isso é uma coisa de natureza prática, não científica, teórica.

O Brasil não pode esquecer que a nossa aviação é o que é hoje graças a essa que foi chamada aqui de aviação geral, não sei em que sentido. A aviação geral é importante, porque é o centro formador de quadros para a aviação comercial. O Código Brasileiro do Ar tem que dar um tratamento adequado a essa aviação e lhe preservar os próprios interesses, porque democracia é isso mesmo, é o sistema em que todos vivem em harmonia e dentro dos seus objetivos. É importante termos isso.

É claro que os aeroportos internacionais, privatizados ou não, têm uma grande importância na posição que o Brasil ocupa internacionalmente.

Refiro-me a essas questões porque fizemos aqui uma audiência pública com o setor da aviação geral – entendida aí aviação particular, de uso pessoal, seja para empresa, seja para desportistas, seja para amadores – e da aviação experimental, que hoje, no mundo inteiro, tem um papel importantíssimo.

É preciso lembrar aqui que o maior evento de aviação, inclusive da grande aviação, é propiciado por uma associação de construtores amadores de avião. Tem lá os seus riscos? Qual é a atividade que o homem exerce que não tem risco? Todas têm, é evidente, mas prestam uma grande contribuição, basta lembrar que muitos dos projetos exitosos de aviação começaram em um projeto de aviação experimental. A aviação experimental, outrora chamada de ultraleve.

Então, todo esse conjunto tem que ser visto com olhos brasileiros no Código Brasileiro do Ar, de aeronáutica. Eles não podem ser considerados como uma atividade marginal. , No que depender de mim, como relator do Código, eu vou evitar que isso aconteça. É evidente que nós temos que ter uma visão muito nacional sobre a aviação comercial.

Eu vejo até com um olhar de natureza meramente prática a questão, por exemplo, do esvaziamento do setor da aviação comercial, porque, na minha função como Senador, eu estou com um pé aqui e outro na Paraíba. Eu nunca entrei em um avião, desde que assumi este segundo mandato de Senador, vindo de João Pessoa para cá – e lá o aeroporto é pequeno –, que não estivesse lotado. Eu não sei onde é que está a crise. Eu sei, por exemplo, que uma das crises mais graves é o preço dos combustíveis. O Governo confisca a possibilidade de desenvolvimento da aviação. O Brasil tem, vergonhosamente, um dos preços mais altos de combustível no mundo. Não vá dizer que a Lava Jato foi por conta do avião.



Então, o que eu acho e que nós temos que ter o sentido da unidade. Esse Código não pode ser especializado em um tipo de aviação, esquecendo os outros. Nós temos que nos lembrar dos outros.

Na época da Campanha Nacional de Aviação, incentivada sobretudo por um grande jornalista e político, por sinal paraibano, Assis Chateaubriand, os aeroclubes foram a única escola de aviação existente no País. Eles não são a única hoje, mas é a mais maltratada pelo próprio Ministério, que deveria cuidar dos aeroclubes.

No meu Estado já existe uma escola de formação nessa área, uma escola de Ciências Aeronáuticas, de uma universidade particular.

Eu noto que o aeroclube, ainda com todas as dificuldades, não é uma associação lucrativa. Esse foi o modelo que a própria legislação brasileira reservou aos aeroclubes, e isso é importante, porque democratiza o ensino aeronáutico nas suas várias modalidades e permite a pessoas mais pobres se qualificarem como pilotos e futuros comandantes das nossas aeronaves. Durante muitas décadas, os aeroclubes eram as únicas escolas de aviação que nós tínhamos.

Eu sou piloto, e na época em que eu me brevetei, em 1957 – já estão descobrindo minha idade –, a única escola que existia em dez Estados do Nordeste era o aeroclube. Então, nós podemos esquecer esse segmento? Não podemos. Como também não podemos diminuir a importância das grandes empresas, dos grandes aeroportos. O Brasil tem que continuar na sua política de construção de novos aeroportos, seja para fins comerciais, seja simplesmente para o fim amadorístico ou de apoio à própria aviação comercial.

Era essa a observação que eu queria fazer. Perdoem-me a forma como estou fazendo, com certa paixão, mas eu realmente acho que o Brasil ainda não tem um espírito aeronáutico, como, por exemplo, o povo americano tem, como outros países da América do Sul têm. Mas é importante que exista isso, inclusive na indústria aeronáutica.

Nós temos uma empresa que é orgulho de todos nós brasileiros: a Embraer. Mas a Embraer não forma o profissional. Não é esse o seu campo de atuação. É um segmento importante da aviação geral, mas a Embraer é uma grande montadora. Isso ela é, mas não é uma grande fabricadora. Qual é o motor que a Embraer faz? A turbina? Qual é o sistema elétrico que ela faz? Qual é a avionônica que ela faz? Qual é o sistema, por exemplo, de chapas? Avião é feito com chapas, com ligas metálicas de dural. Qual dessas peças a Embraer faz? Então, a Embraer não é tudo.

Mas o que eu quero dizer não é isso. A Embraer é importante, mas trabalha lá na ponta, no ponto mais alto da aviação, que é a montagem, com todos esses componentes que deveriam existir, e já existiram um tempo. Deixaram de existir por falta de um arcabouço legal que estimule o espírito aeronáutico. As grandes indústrias da aviação geral e até da aviação comercial do mundo começaram nessa aviação pequena, que fazia tudo. E o Brasil simplesmente não está fazendo nada. É uma grande linha de montagem? É, mas fica nisso.

Perdoem-me o entusiasmo de um velho piloto, que ama a aviação, que tem espírito aeronáutico, que briga e sempre brigou por isso.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Obrigado, nosso querido Senador José Maranhão.

Com a palavra o nosso colega.

O SR. VICTOR RAFAEL RESENDE CELESTINO – Senador José Maranhão, a Abear fica extremamente feliz de saber que o nosso Relator também é um aviador, porque nós somos até criticados na aviação um pouco por querermos ser tão diferentes, peculiares, mas, de fato, a aviação é peculiar.

Eu sou formado no ITA, como engenheiro aeronáutico, e escuto há 30 anos que, depois da engenharia nuclear, somente a aviação tem o mesmo grau de complexidade, o mesmo grau de segurança. E todas as falas que temos escutado de V. Ex^a têm sido no sentido, realmente, de aplauso, pela capacidade e pelo conhecimento específico.

Eu só gostaria, se o senhor me permite, com a devida vénia, de falar da nossa crise. Ficamos muito felizes que João Pessoa esteja bem atendida, que o senhor esteja satisfeito de estar voando sempre com avião cheio. Mas o que, de fato, caracteriza a nossa crise é que justamente a oferta cresceu muito, contando com uma demanda que acabou se revertendo. Então, nós vimos, numa forma virtuosa... Na aviação comercial – é importante que se saiba –, compram-se aeronaves com dois, três anos de antecedência. Então, as empresas aéreas fizeram investimentos contando com o fluxo de demanda, e, obviamente, essa demanda reverteu. Além disso, os custos aumentaram muito acima do esperado. E, como colocamos, temos repassado a nossa produtividade muito acima até da redução de custos, mas, de fato, V. Ex^a tem razão.

Por isso, nós ainda estamos vivos e ainda há voos lotados. Nós temos praticado uma tarifa para continuar lotando os voos. Essa é uma política da aviação.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – Não. A observação que faço – não tiro o mérito da sua observação –, penso que a crise da aviação comercial hoje é propiciada mais pela crise geral por que o Brasil está pas-



sando. Era até de se pensar que na aviação, como o transporte aéreo é um transporte mais caro, a crise fosse mais aguda. Agora, eu não tenho o dado, a medição do tamanho dessa crise e, sobretudo, a sua comparação com a crise geral, mas tenho a impressão de que a aviação também está passando por uma crise. Se você for para outro transporte, por exemplo, o transporte coletivo interestadual, o ônibus praticamente acabou. E por que acabou? Sabemos que o chamado alternativo, aquelas vans que entram no mercado, em um verdadeiro faroeste, terminaram acabando com esse tipo de transporte. Está em crise. Pelo menos no Nordeste, as grandes empresas já foram para o brejo por conta dessa concorrência, que não é fácil. Na aviação, graças a Deus, isso não acontece. Com a qualidade das aeronaves que temos na aviação comercial brasileira, não se pode falar nisso, que um táxi aéreo, por exemplo, esteja concorrendo com a aviação comercial. Mas tenho a impressão de que a aviação também sofre por isso aí.

Como todos afirmam que Deus é brasileiro – eu também afirmo –, acho que vamos sair dessa. Agora, antes de sair dessa, não vamos estimular a entrada em outro tipo de crise, qual seja, a de desconsiderar a importância da aviação menor, sobretudo na formação de quadros para a aviação comercial.

O SR. VICTOR RAFAEL RESENDE CELESTINO – Sem dúvida. E, nesse aspecto, a Abear apoia totalmente V. Ex^a. A aviação geral, de fato, precisa permanecer viva para alimentar o setor.

Só queria fazer um último reparo, se me permite. É em relação à indústria aeronáutica brasileira. Também por ser da origem de São José dos Campos, prezamos muito a capacidade tecnológica que foi desenvolvida. Infelizmente, a Embraer não é associada. A Boeing e a Bombardier são associadas da Abear, mas a Embraer não é associada.

Mas o que eu gostaria de colocar é no sentido da capacidade tecnológica brasileira que está envolvida por trás da aviação. Isso também prezamos bastante. As práticas internacionais nos obrigam muitas vezes, por questões de escala, a trabalhar – obviamente, não faz o menor sentido, nunca fez – para fabricar um motor a jato ou turboélice no Brasil, a não ser que...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. VICTOR RAFAEL RESENDE CELESTINO – Perdoe-me, não ouvi o que o senhor falou.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – Ou convencional.

O SR. VICTOR RAFAEL RESENDE CELESTINO – Ou convencional.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – Ou mesmo um motor de combustão interna.

O SR. VICTOR RAFAEL RESENDE CELESTINO – Isso. Já houve projetos lá no CTA mesmo, projetos抗igos. Foi feito motor a álcool, que hoje está equipando, por exemplo, o Ipanema.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – O motor a álcool é uma mera adaptação.

O SR. VICTOR RAFAEL RESENDE CELESTINO – É uma adaptação, de fato, como o senhor está dizendo. Mas, só não desprestigiando, eu acho que é a nossa capacidade tecnológica, porque é uma capacidade tecnológica de que o Brasil precisa se orgulhar. E a aviação brasileira deve também um pouco a esse investimento que foi feito por pioneiros no passado, que permitiram que o Brasil hoje esteja... Inclusive, é sabido que países tão grandes como o Japão e a Rússia estão também lançando aeronaves com muito mais dificuldade do que as nossas aeronaves têm sido lançadas no mercado internacional. Então, isso, de fato, há que ser considerado.

E, por último, não menos, se me permite, em relação à aviação geral, só gostaríamos de pedir que V. Ex^a considerasse as devidas proporções. A aviação comercial, obviamente, atende ao nosso grande público, ao nosso consumidor. Existe uma preocupação hoje do espaço aéreo, do controle do espaço aéreo, que precisa ser devidamente dividido, não é? Obviamente, aeroportos também, mas o espaço aéreo. Então, é só essa preocupação que a Abear também tem, principalmente com a questão das operações PBN. São operações, por exemplo, entre Rio e São Paulo, que exigem alta precisão. Hoje, se há competição entre aviação geral e aviação comercial, é por esse espaço aéreo. Muitas vezes, os atrasos nos aeroportos são causados justamente por esse congestionamento do espaço aéreo.

Então, são preocupações que nós temos. Mas, mais uma vez, gostaríamos de parabenizar V. Ex^a e, de fato, colocarmo-nos à disposição da Comissão.

Muito obrigado.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – Eu quero só fazer justiça ao setor tecnológico brasileiro e a esse grande centro de formação tecnológica para a aviação que é o ITA, o Instituto Tecnológico de Aeronáutica. Aliás, se eu tivesse o direito de ter alguma frustração, eu revelaria aqui a minha: no ano em que eu estava preparado para fazer vestibular no ITA, fui atraído pela política. Daí eu não pude não sair. Já estou saindo, mas para outra vida. Então, o Centro Tecnológico de Aeronáutica é a causa de todo o sucesso da Embraer. A Embraer não teria tido, evidentemente, o sucesso tecnológico e econômico que está tendo se não fosse esse centro de formação de quadros.



O Brasil precisava aproveitar melhor esses quadros. Como? Estimulando a indústria aeronáutica. Se não pode começar pela fabricação de uma turbina, que é uma tecnologia muito mais avançada e que requer mais experiência, mas para a fabricação de outros motores. Motor de combustão interna é a mesma coisa que um motor de automóvel, não há diferença, apenas pequenas adaptações. E outros acessórios que entram na fabricação de aeronaves. Existe hoje uma indústria, se é que assim podemos chamar, que é a de montagem de pequenas aeronaves.

É preciso começar a fazer os projetos nacionais, mas acho que estamos muito distantes disso, sinceramente, porque não temos uma base de ensino moderno, de um ensino que prepare o jovem para a realidade dos mercados, de um ensino em que se priorize a ciência e a tecnologia.

Eu gosto de citar sempre um exemplo: o Brasil se orgulha muito de ter o maior número de celulares do mundo. Não conheço nenhum projeto nacional nesse sentido, nenhum. Será por que a nossa juventude não tem inteligência? Não, é porque o nosso ensino não os preparou para essa realidade. Precisam ser os Estados Unidos, a China, a Rússia ou os países da Europa Ocidental? Não. É suficiente ter um ensino adequado.

Por exemplo, os Tigres Asiáticos. Qual o sucesso dos Tigres Asiáticos? Os governos se preocuparam com o ensino tecnológico e científico. Temos na nossa juventude e até na nossa infância muitos gênios que estão passando desapercebidos por falta de oportunidade, por falta de um ensino que os qualifique para serem cidadãos produtivos. O conceito de produtividade do século XXI é muito diferente do dos séculos XIX e XX. Parece que em certos setores não saímos do século XIX ainda.

A minha preocupação com relação à aviação é a mesma que tenho com outros ramos da indústria moderna, da indústria que se qualifica pelos projetos que envolvem tecnologia de ponta. E não seremos competitivos em nenhum mercado se não preparamos a nossa juventude para enfrentar a realidade do mundo que vivemos.

Estamos nos jactando com as *commodities*, com a produção de soja, que é exportada *in natura*, sem agregar nenhum valor, mas não sabemos a quanto anda isso e que tempo isso vai durar, porque esse carnaval eu já vi com a cana de açúcar e com a carne bovina. Tivemos ciclos econômicos baseados na exploração dos produtos primários, porque o Brasil não quer compreender que o nosso ensino está superado, o modelo de nosso ensino está superado. O País ignora, continua querendo ignorar a realidade do mundo que estamos vivendo, que é das inovações tecnológicas e científicas.

Há poucos dias, eu estava assistindo ao americano mostrando como foi que chegou à Lua. Chegou à Lua de uma forma em que o fator tecnológico foi importante. Mas era uma tecnologia quase suicida, se a compararmos com a realidade de hoje, em que essas viagens são feitas “com toda a segurança” – entre aspas –, com toda a segurança relativa.

Então, o mundo está caminhando para isso. E o Brasil não pode fechar os olhos e dizer: “Não, nós somos ricos, exportamos soja, exportamos *commodities*”. Isso um dia vai acabar, se outros países que ainda estão piores que o Brasil de repente resolverem se organizar e ser grandes produtores de soja. E daí? Vai acontecer o que já aconteceu com outros produtos primários.

E, para chegarmos à aviação, temos que nos lembrar disso. Não basta termos grandes aeroportos – precisamos ter e temos que ser competitivos – ou grandes aeronaves; temos, sobretudo, necessidade de estimular uma indústria aeronáutica, porque não podemos continuar do jeito que estamos.

Já houve um tempo em que o Brasil, embora não produzisse um Embraer 190 ou um Embraer não sei que outro nome, produzia quatro, cinco modelos de aeronave diferentes. E foi graças à mentalidade de Ozires Silva, a quem rendo minha homenagem, que o Brasil cresceu e chegou até a Embraer; que o Brasil acordou para a necessidade de fazer um instituto de excelência em engenharia aeronáutica, o ITA. Foi graças a isso.

Então, o Brasil tem que acordar para isso. Claro que este espaço aqui, agora, não é tão apropriado para falar nisso. Vocês me perdoem o entusiasmo e a franqueza com que falo. Sou brasileiro, sou patriota, não vou mudar por isso, como não mudei quando me tornei vítima do golpe militar de 1964 e fui cassado. Mas,creditando sempre no Brasil, voltei 21 anos depois e estou aqui de pé, esforçando-me, dentro das minhas limitações, para dar uma contribuição, embora modesta, a um Brasil novo, a um Brasil renovado, a um Brasil que se preocupa com o futuro.

Nós estamos fazendo uma lei que é fundamental para tudo isso, que é o nosso Código Brasileiro de Aeronáutica. E é evidente que, dentro dos limites da nossa atuação técnica, da nossa atuação legislativa, vamos procurar dar o máximo que pudermos para que esse Código Brasileiro de Aeronáutica – e não se trata de ser melhor que o atual; também participei da elaboração do atual no outro mandato de Senador – seja o Código de um Brasil novo, de um Brasil para o futuro.

Se ele não puder contribuir, pelo menos que não atrapalhe. Tenho certeza de que o atual, apesar de eu ter contribuído com ele também como Relator, atrapalha muita coisa que está por aí. E é por isso que estamos aqui reunidos com os senhores, agradecendo a contribuição, porque a nossa preocupação hoje é captar não



apenas os sentimentos, mas a experiência dos homens e das mulheres que fazem a aviação em nosso País. Podem ter a certeza disso.

Por isso, nós estamos realizando estas audiências públicas – já o fizemos com outros segmentos e vamos continuar realizando –, pedindo a Deus que nos inspire para que possamos montar as equações que traduzam o sentimento que está na vida dos senhores que se dedicam à aviação com eficiência, com competência e com uma grande experiência.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Eu gostaria de dizer que, na verdade, esse Código é um novo marco regulatório na aviação brasileira. Daí a importância da participação de vocês, ativa mesmo, no sentido de incorporar, como eu falei em reuniões anteriores, coisas importantes para o nosso Código. Ele tem realmente de perpetuar por um período pelo menos de dez, vinte anos, embora a tecnologia que se requer é muito célere, muito rápida. Nós temos, na verdade, de incorporar o máximo que nós podemos.

O SR. TERCIO IVAN DE BARROS – Muito obrigado, Senador.

Eu gostaria de iniciar esta intervenção parabenizando o Senador José Maranhão pelas palavras ditas agora, recentemente, com tanta ênfase e com muita emoção.

Eu gostaria de agradecer, porque a relatoria da CEAERO está em mãos excelentes, Senador Maranhão. Nós acreditamos que o senhor terá importância fundamental para que nós tenhamos o sucesso mencionado agora pelo Senador Pedro Chaves.

Eu gostaria de fazer menção à apresentação da ANEAA para situar um ponto que nós consideramos de extrema importância, quando ele apresentou, em um dos eslaides, que, entre outorgas e investimentos, existe uma importância bastante significativa de quase R\$45 bilhões. Mas eu gostaria de salientar que desses R\$45 bilhões, 49% fazem parte do contexto da Infraero, que é a sócia, ou seja, do Governo.

Então, nós estamos participando também, dentro desses quase R\$45 bilhões, com uma importância muito razoável, desde que, dado o início do compromisso de comparecimento das outorgas previstas nos editais, nós, a Infraero, já comparecemos em outros chamamentos com solicitação de presença de aportes para os capitais das empresas.

Eu gostaria aqui também de aproveitar a oportunidade que você nos concede, à Infraero, fazendo menção aos associados dos seus aeroportos, em que você citou algumas empresas, em especial à do Aeroporto de Changi, que é considerada uma das melhores empresas aeroportuárias do mundo.

Eu gostaria de salientar neste momento que, mesmo se levando em consideração as concessões feitas pelo Governo Federal nos últimos dois anos, através de uma pesquisa feita junto aos usuários que se utilizam da atividade aérea, nós temos os dois primeiros lugares: Recife e Curitiba. E vamos chegar até João Pessoa.

Então, eu gostaria de deixar registrado que os dois primeiros lugares considerados pelo público usuário ainda continuam nas mãos da Infraero.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Com a palavra o colega.

O SR. ROBSON BERTOLOSSI – Pronto.

Identifico-me mais uma vez: Robson Bertolossi, Presidente da Jurcaib.

Antes de voltar ao assunto que nos chama aqui, o PLS, eu gostaria de fazer um pequeno comentário quanto à questão da crise, mencionada pelo nobre Senador Maranhão, falando das empresas aéreas internacionais.

O que estamos vendo neste momento é a notícia do abandono da Singapore Airlines no Brasil e da Korean Air, ambas neste ano. Já foram embora a El Al, a Israel Airlines, a Sky, chilena, muitas outras estão se retirando e algumas estão diminuindo suas frequências mesmo aqui em Brasília, como é o caso da Air France, e em Viracopos, como é o caso da American, e há vários outros casos. Por quê? Porque os custos, não obstante serem cada vez mais diminuídos, são crescentes, especialmente aqui, no Brasil, e o senhor colocou muito bem a questão do combustível.

Eu não vou voltar a 1957, como fez o senhor, mas vou voltar só a 1968, para dizer que eu era funcionário da nossa querida Varig, da área de tarifas. Lembro-me de que, pouco depois, a Transbrasil iniciou serviços para Miami, para Orlando, na realidade, com charter, e que nós nos preocupamos muito na Varig porque o preço era baixo demais: US\$599.00. Isto, mais ou menos, em 1980. Hoje, pode-se viajar para Miami – não hoje, porque a crise é grande –, mas podia-se viajar para Miami, há uns meses, por US\$250.00, US\$300.00, US\$400.00, quando o poder aquisitivo do dólar norte-americano caiu uma enormidade, de 1980 para cá. Isto é para dizer que nem sempre se pode passar os custos para a tarifa, e muitas vezes os custos são diminuídos dentro da própria empresa aérea. Então, é complexo. Um aumento de 1.600% não se pode repassar.

Volto agora para o assunto básico que nos chamou até aqui.



O que nós vemos hoje no CBA, a lei atual, a Lei nº 7.565, é que os serviços de ESATAs dependerão sempre de autorização prévia – dependerão sempre de autorização prévia – de autoridade aeronáutica, que as fiscalizará. Quando nós vamos ao PLS 258, nós vemos que “o exercício das atividades previstas neste artigo depende de prévia comunicação ao aeroporto onde serão prestados, sem prejuízo dos demais procedimentos para autorização, certificação ou homologação junto às autoridades competentes, quando for o caso”. E quando é o caso? Então, estamos comparando o CBA antigo, que dizia que “tem que ser assim”, e o CBA novo, que diz que “até pode ser assim, quando for o caso”.

E reportando-me de novo ao que mencionou o senhor, não queremos, de maneira nenhuma, descer a minúcias dentro do novo CBA, porque o antigo CBA tinha minúcias, e acredito que pecava pelo excesso. Da maneira como está sendo conduzido, creio que iremos pecar pela escassez.

E vou dar um exemplo recente que me foi trazido pelo Sindicomis, o sindicato agências de carga, que se viu confrontado no Registro Empresarial e Integração da Secretaria Especial da Micro e Pequena Empresa, com a necessidade de apresentar um certificado para que uma empresa de agenciamento de cargas fosse legalizada. Ele disse que não podia apresentar qualquer certificado, porque não recebe nenhum certificado por parte da Anac. Isso acabou levando a Anac a ter de oficiar ao DREI, no sentido de que ele fosse informado de que não havia mais a habilitação dessa Esata. Tanto as empresas Esata (Empresa de Serviço Auxiliar de Transporte Aéreo) quanto as agências de carga são consideradas como Esata, apesar de acharmos que não é a mesma coisa. Ainda assim, ambas são identificadas como Esata, e à Esata agência de carga, ao se apresentar para um registro, foi solicitado que apresentasse habilitação, o licenciamento da Anac, que não existe.

Então, volto a dizer que não quero entrar em minúcias e vou relembrar o que mencionei na minha apresentação. Acredito que o CBA deva mencionar, sim, que há necessidade de uma autorização para o funcionamento que seria dado pela Anac. Como fazer isso, qual é a forma que se pode determinar que seja feito, quais serão as minúcias, eu creio que isso ficará nas mãos na Anac para discutir junto com as entidades envolvidas, que foi o que mencionei na minha apresentação. E só foi mencionado porque o meu querido representante da ANEAA disse nenhuma minúcia. Também não estamos sugerindo minúcias, da mesma maneira que o senhor diz que não é para apresentar minúcias, mas, em nosso entendimento, repito, há que se incluir alguma coisa que não fique tão no ar, tão fruxa.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Obrigado. Antes de dar continuidade ao debate, vou pedir para o Ricardo fazer sua apresentação, que pode coincidir com alguns questionamentos, algumas respostas. Acho importante porque, assim, encerra a parte de apresentação.

Então, com muito prazer, convido Ricardo Aparecido Miguel, Presidente da Associação Brasileira de Empresas de Serviços Auxiliares e Transportes Aéreos (Abesata), para fazer uso da palavra.

O SR. RICARDO APARECIDO MIGUEL – Boa tarde, Senador Pedro Chaves, boa tarde, Senador Maranhão e demais componentes da Mesa.

Eu vou fazer uma brincadeira. O Professor Georges está aí? (Pausa.)

Está. Se me permite um trocadilho, a comissão de especialistas acho que está aqui no Senado, Professor. Não está no que o senhor conduziu não. O Presidente da Comissão é um piloto comercial, que eu sei, que é o Vicentinho Alves; o Senador Gurgacz também tem um conhecimento de aviação; por muitos anos – o Senador José Maranhão não vai se recordar, com certeza – eu convivi no Encanta Moça e no aeroclube da Paraíba por muitos anos, inclusive lecionei em Campina Grande, e já tinha observado o carinho e o conhecimento do senhor pela aviação civil.

O que me traz aqui, então, são aqueles artigos bem simples, curtos, do Código Brasileiro de Aeronáutica, o antigo, e a relação com o novo.

Pode passar, por favor.

É só uma familiarização do setor, que, no fundo, não preciso familiarizar. Todo mundo já demonstrou conhecimento sobre o que é o serviço auxiliar.

Por favor.

Pode passar.

Num contexto histórico, nestes minutos que tenho, eu preciso chamar atenção sobre em que momento entraram os regulamentos dos serviços auxiliares, mais especificamente as empresas especializadas. Os serviços auxiliares realmente já eram realizados desde a época do 14 Bis, mas, na Convenção de Chicago, quando debatiam as liberdades do ar, havia primeiro a liberdade, que é você sobrevoar os outros países. Quando veio a segunda liberdade, em que você tinha que fazer um pouco técnico, em virtude da deficiência de autonomia das aeronaves, você sobrevoava um país que já tinha essa liberdade e precisava fazer um pouso para abastecimento, limpeza, hospedagem. Por isso, o código antigo tem hotéis e muita gente não sabe de onde veio isso,



por que havia hotelaria lá dentro. Nós precisávamos ter serviços auxiliares, inclusive para passageiro que às vezes descia e dormia para continuar o voo.

Então, esse contexto histórico começou na Convenção de Chicago. Com o nosso congresso – e tive a honra de estar presente nesse dia –, em 1946, foi recepcionada a Convenção de Chicago. E assim veio um longo ordenamento jurídico, até a Resolução nº 116, da Anac, que é um regulamento que especifica os serviços auxiliares. Tenho conversado em várias reuniões com a Anac, que tem nos acolhido muito bem, na pessoa do Superintendente Fabio Rabbani.

Tenho duas observações, que não são propícias do Código – peço permissão para o senhor – e que estamos conversando e demonstrando, que são: a retomada da outorga e a posição de um diretor de operações que possa dar legitimidade e credibilidade para uma Esata, uma exigência, que haja um profissional capaz para conduzir. Hoje, a Resolução nº 116 esqueceu isso.

Natureza e modalidades. Já foi citado aqui por dois conferencistas, como proteção, varredura, etc.

Próximo.

Comercial. Aí é o agenciamento de carga de que o Robson falou, e também sala vip. Cerca de 70% dos serviços auxiliares estão na rampa, nos serviços operacionais os mais diversos que os senhores podem imaginar, que são serviços auxiliares, inclusive *check-in*, que atualmente é feito por uma máquina. Há muitos anos que eu não entro em fila para fazer *check-in*, faço na máquina ou em casa. Então, aquele serviço é um serviço auxiliar. E na legislação brasileira há 19 modalidades de serviços auxiliares no meio dessas três naturezas que eu cito.

Pode passar.

É uma noção sobre o serviço operacional, esse universo que faz com que a aviação de transporte aéreo regular funcione.

Não de modo diferente, o transporte aéreo privado também tem sido apoiado por uma Esata. Os famosos FBOs (Fixed Based Operation) dos Estados Unidos, que o Senador bem conhece, nada mais são do que um serviço de Esata. Aqui no Brasil nós também temos muitas empresas que estão labutando nesse universo.

Próximo.

Quem pode executar segundo as convenções internacionais? O operador aéreo, no caso as empresas aéreas, privadas ou públicas. Há que se fazer uma lembrança: só se realizar para o seu próprio serviço, ele não pode vender serviço se fizer o serviço auxiliar; o operador de aeródromo, desde que seja internalizado, para contratar uma Esata, ele tem que absorver dentro da taxa de embarque, taxa de capatazia, não pode ter negociações junto a uma Esata, ele já tem um monopólio natural; ou uma empresa especializada. É assim que se prevê no mundo, é assim que funciona no mundo, é assim que funciona na Resolução nº 116 da Anac, é assim que o Código Brasileiro antigo prevê e é assim que a Comissão – pelo que notei – quer que se mantenha.

Falou-se muito de crise e sobre o aumento do número de ESATAs, de empresas especializadas. Aumenta a crise, aumenta o número de ESATAs. Esse é um instrumento para baratear o custo. E é simples, Senadores: a TAM, a Azul e a Avianca, cada uma tem o seu time, o seu equipamento. Agora, eu posso criar uma Esata ali no meio que vende o serviço para as três. É simples isso.

Vocês não podem imaginar como a ausência do Estado no sistema, na outorga, pode danificar o futuro desse gráfico que nós estamos vivendo, de crescimento do transporte aéreo.

Próximo.

Vou falar do número de setores para os nobres Senadores. Nós temos cerca de 40 mil, 37 mil pelo Ministério do Trabalho, trabalhadores diretos, Brasil afora. Cerca de 50%, no índice da IATA, no mundo dos serviços, são prestados por uma Esata, no mundo; no Brasil, 30%. Então, temos que chegar nos 50%, se quisermos copiar os bons modelos. Temos muito que crescer, no Brasil, nesse segmento.

Fatura é o primo pobre do segmento. A fatura é de R\$1,5 bilhões ao ano, as empresas auxiliares.

O Código Brasileiro de Aeronáutica e as Convenções de Chicago falam sobre esse sistema de aviação civil, que a legislação antiga se chama Infraestrutura Aeronáutica. E são vários subsistemas: o sistema aeropor-tuário; a proteção ao voo, que hoje está na mão do Decea; o sistema de investigação, que é o Cenipa; formação de pessoal, que o Senador José Maranhão citou, que são as escolas; a segurança de voo, que é a manutenção; indústria aeronáutica; o RAB, que é o Registro Aeronáutico Brasileiro, o nosso grande cartório; facilitação e se-gurança; e serviços auxiliares.

O CBA de 1986, no art. 25, estabelece vários incisos. Quando fala em serviço auxiliares ele remete aos arts. 102 a 104, aos artigos que já foram demonstrados aqui para os senhores.

Próximo.

O §1º eu vou repetir aqui, mas é preciso, para mostrar o próximo eslaide. Ele diz que tem que ter autorizaçāo prévia da autoridade aeronáutica, outorga. É lei, está em vigor.

Próximo.



Em 1986, o Código Brasileiro de Aeronáutica, e, em 1988, a Constituição. Esta Casa acolheu a terminologia do CBA, que dizia “navegação aérea”.

(Soa a campainha.)

O SR. RICARDO APARECIDO MIGUEL – Navegação aérea nada mais é do que um termo vindo de Chicago, que falava em transporte aéreo internacional. Foi emprestado, aeroespacial...

Volta, por favor.

E a infraestrutura, que começa a chamar de aeroportuária. Ele confunde com infraestrutura aeronáutica, mas não nos vem dizer. Dá até mais ênfase sobre o apoio de solo. Então, é bem claro na Constituição: “explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão” a infraestrutura aeroportuária.

Então, você tem as três entidades que podem realizar um serviço auxiliar: empresa aérea – concessão, homologação –, aeroporto – concessão, homologação – e Esata. Outorga. Pode ser até mais precária. Mas, de 2009 para cá, lamentavelmente, não é isso. E temos receio de esta Comissão seguir a tendência que se criou em 2009, que não é tendência internacional, conforme foi a minha surpresa e o Doutor Robson demonstrou aqui.

Próximo.

E quando se fala na Constituição de 1988, os nobres doutrinadores, livro de 2013, Gomes Canotilho, Gilmar Mendes, que está no STF, Ingo Wolfgang e Lenio Streck, comentam e recorrem – edição atual – ao Código Brasileiro de Aeronáutica de 1986.

Então, exploração adequada pelo Poder Central, a quem incumbe cuidar da navegação aérea. E assim vai, acordos firmados pela União, legislação, etc.

Próximo.

Eu não vou me ater a isso.

Agora, é o que nos traz aqui. Esse art. 144, eu não me sentei junto com a Comissão, poderia sugerir alguma coisa, mas está razoável.

Próximo, por favor.

Aí, vem o parágrafo único desse art. 144, que é o projeto que saiu dos especialistas: “O exercício das atividades previstas nesse artigo depende de prévia comunicação à administração [aeroportuária] (...), onde serão prestados sem prejuízo dos demais procedimentos para autorização, certificação ou homologação junto à autoridade competente, quando for o caso”. Que coisa estranha... Norma em branco. Isso aí é falar nada é a mesma coisa, doutor.

Próximo.

É uma sugestão muito simples, para não mexer. O *caput* inverte. Inverte, daria prioridade à autorização de certificação e homologação junto à autoridade. Esse “competente” está vago. Quem é? É a Anvisa? Aliás, hoje, no aeroporto, a Anvisa manda mais na Esata do que qualquer outra coisa. Polícia Federal manda mais na Esata do que Anac.

Próximo.

É uma singela sugestão, nada...

Volta, por favor.

“O exercício das atividades previstas nesse artigo depende de autorização, certificação ou homologação por parte da autoridade de aviação civil [eu só estou copiando do *caput*, só estou seguindo], sem prejuízo da comunicação à administração do aeródromo onde serão prestadas.” Simples. Quer dizer, acompanha o que segue o mundo. Não precisa daquele cheque em branco.

Hoje, nós temos na Anac um grupo que eu respeito, principalmente o superintendente, o segundo escalão.

(Soa a campainha.)

O SR. RICARDO APARECIDO MIGUEL – Amanhã, eu não sei quem estará lá.

Próximo.

Esse processo o Dr. Robson passou. Ele tirou do mesmo documento que eu tirei, nem sabia que seria apresentado. Foi o trabalho de uma associação internacional. Assim como tem a IATA para a Abear, tem a ASA para a Abesata, e eles fizeram um estudo, a pedido do nosso, porque nós estivemos em Bali, na Indonésia, numa conferência internacional, e, conversando, eu demonstrei alguns problemas que estavam havendo no Brasil do segmento dos serviços auxiliares. E o presidente dessa associação, que fica na Suíça, um turco, perguntou-me: “Espera aí, Presidente, eu não estou entendendo. O senhor quer dizer que, se eu saio com uma aeronave, da Europa” – isso foi em março – “para as Olimpíadas, essa aeronave é fretada, ela vai contratar uma Esata, essa Esata pode não ser autorizada?”.



Tentei desconversar, mas não podia mentir, falei: "É verdade". Aí, olharam um para a cara do outro e, quando eu cheguei aqui, no Brasil, fizemos uma troca de documentos, porque eu queria que saísse de fora, algum exemplo, para casa, e eles nos mostraram uns dez, doze anexos. E este eu tirei.

Onde se lê *approval authority*, aquele primeiro, da Alemanha, não é federal. Os outros todos são de autorização federal.

Próximo eslaide.

Eu tirei da Ásia e da Europa, e explico aos Senadores porque não o exemplo dos Estados Unidos. Depois de 11 de setembro de 2001, o foco lá é muito defesa, terrorismo, etc. Além de serem muitos Estados e de haver divergências entre eles nos Estados Unidos. Então, não é um bom exemplo. O Canadá copia os Estados Unidos. América Latina é Brasil. Portanto, senti-me mais à vontade de solicitar, inclusive o pedido foi meu, de retirar exemplos da Europa e da Ásia, e, desses dez exemplos, só a Índia, conforme o Dr. Robson mostrou, que dá, em alguns casos, se privado, mas todos os outros têm aquela anuência da administração aeroportuária. Portanto, não vai entrar em choque com o que o Dr. Douglas expôs e com o que o Dr. Tercio expôs. Aliás, é uma surpresa o ponto de vista da Infraero. Eu fiquei muito feliz e satisfeito, porque eu podia pegar a explanação dos senhores e trazer para mim, já que coincide com todos os pontos de vista.

Próximo.

Quero agradecer o honroso convite dos senhores. Era isso que eu queria expor nesses breves minutos. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Meus queridos amigos componentes da Mesa, meus caros assistentes, nós vamos agora, então, partir para a votação de requerimentos extrapauta.

Com base no art. 121 do Regimento Interno, incluo extrapauta os seguintes requerimentos para que possamos apreciá-los: Requerimento nº 9, de 2016, e Requerimento nº 10, de 2016.

ITEM 1 Requerimento Nº 9, de 2016

Solicita que seja convidado representante da Federação Internacional das Associações de Pilotos (IFALPA) para participação em audiência pública.

Autoria: Senador Vicentinho Alves

ITEM 2 Requerimento Nº 10, de 2016

Solicita que seja convocado representante do Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA) para participação em audiência pública.

Autoria: Senador Vicentinho Alves

Consulto inicialmente o Plenário sobre a possibilidade de votação em bloco dos requerimentos. (Pausa.) Não havendo objeção, passemos à deliberação dos requerimentos.

Consulto o Plenário se há algum Senador que deseja encaminhar a votação. (Pausa.)

Passamos agora à votação dos requerimentos.

As Sras e os Srs. Senadores que os aprovam queiram permanecer como se encontram. (Pausa.)

Aprovados.

Aprovação de ata.

Nos termos do art. 111 do Regimento Interno, coloco em votação a Ata da 2ª Reunião, solicitando a dispensa de sua leitura.

As Sras e os Srs. Senadores que aprovam queiram permanecer como se encontram. (Pausa.)

A Ata está aprovada.

Nada mais havendo a tratar, agradeço a presença de todos, convidando-os para a próxima reunião, a realizar-se no dia 23 de agosto, às 9h45.

Declaro encerrada a presente reunião.

Muito obrigado aos participantes da Mesa, aos conferencistas e a todos os presentes.

Obrigado e um abraço.

(Iniciada às 10 horas e 35 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 57 minutos.)

Senador Vicentinho Alves
Presidente da CEAERO



ATA DA 4 ª REUNIÃO DA COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EXAMINAR O PLS 258, DE 2016 DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 55ª LEGISLATURA, REALIZADA EM 23 DE AGOSTO DE 2016, TERÇA-FEIRA, NO SENADO FEDERAL, ANEXO II, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, PLENÁRIO Nº 3.

Às dez horas e dezenove minutos do dia vinte e três de agosto de dois mil e dezesseis, no Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 3, sob a Presidência do Senador Vicentinho Alves, reúne-se a COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EXAMINAR O PLS 258, DE 2016 com a presença dos Senadores Pedro Chaves, José Maranhão, Flexa Ribeiro, Paulo Rocha e Acir Gurgacz. Deixam de comparecer os Senadores Lasier Martins, Randolfe Rodrigues, Jorge Viana, Hélio José e Roberto Rocha. **1ª Parte - Audiência Pública Interativa.** **Finalidade:** Audiência Pública para tratar sobre as taxas e tarifas aplicadas para as categorias de Aerodesporto, Escolas de Instrução e Aeroclubes, nos termos dos Requerimentos nº 005 e 008/2016-CEAERO. **Participantes:** Sr. Wagner William de Souza Moraes, Superintendente de Padrões Operacionais da Agência Nacional de Aviação Civil; Sr. José Adriano Castanho Ferreira, Diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas; Sr. Ronei Saggioro Glanzmann, Diretor de Outorgas da Secretaria de Aviação Civil - SAC; Sr. Paulo Sérgio Maya Barbosa, Aeroclube de Porto Nacional - TO; Sr. Luís Claudio Gonçalves, Diretor da Associação Brasileira de Fabricantes de Aeronaves Leves - ABRAFAL; Sr. Juan Henrique Pereira Ibañez, Representante do Sindicato Interestadual das Escolas de Ensino da Aviação Civil - SINEAC. Sr. Humberto Peixoto Silveira, Presidente da Associação Brasileira de Aviação Experimental - ABRAEX. **2ª Parte - Deliberativa.** **ITEM EXTRAPAUTA 1 - Requerimento Nº 13, de 2016** que : "Requer, na forma do art. 374, inciso XVI, do RISF, que o prazo para apresentação de emendas ao PLS nº 258, de 2016, seja estendido até 30 de setembro próximo." **Autoria:** Sen. Vicentinho Alves e Sen. José Maranhão. **Resultado:** Aprovada a apresentação para o Plenário do Senado. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às doze horas e vinte e seis minutos. Após aprovação, a presente Ata será assinada pelo Senhor Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Bom dia a todos e a todas.

Havendo número legal e regimental, declaro aberta a 4ª Reunião da Comissão Especial destinada a analisar o Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Conforme convocação, a presente reunião destina-se à realização de audiência pública interativa com os convidados indicados nos Requerimentos nº 5 e 8, de 2016, para tratar sobre as taxas e tarifas aplicadas para as categorias de aerodesporto, escolas de instrução e aeroclubes.

Essa audiência pública será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. Por isso, as pessoas que tenham interesse em participar com comentários ou perguntas podem fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania e do Alô Senado, através do número 0800612211.

Para organizar nosso trabalho, informo que após a exposição dos convidados a palavra será concedida aos Senadores e Senadoras na ordem de suas inscrições.

Estão presentes os seguintes convidados: Sr. Ronei Saggioro, Diretor de Outorgas da Secretaria de Aviação Civil – SAC, que já convido para fazer parte da mesa; Sr. Wagner William de Souza Moraes, Superintendente de Padrões Operacionais da Agência Nacional de Aviação – Anac; Sr. José Adriano Castanho Ferreira, Diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas; Sr. Juan Henrique Pereira Ibañez, representante do Sindicato Interestadual das Escolas de Ensino de Aviação Civil; e o Sr. Paulo Sérgio Maya Barbosa, do Aeroclube de Porto Nacional, da minha terra natal.

Estão também presentes os seguintes convidados que comporão a mesa em seguida: Sr. Humberto Peixoto, Presidente da Associação Brasileira de Aviação Experimental – Abraex e o Sr. Luís Claudio Gonçalves, Diretor da Associação Brasileira de Fabricantes de Aeronaves Leves – Abrafal.

A sugestão para o tempo é de dez minutos prorrogáveis por mais cinco, totalizando até quinze minutos.

Portanto, eu concedo a palavra ao Sr. Ronei, Diretor de Outorgas da Secretaria de Aviação Civil – SAC, para a sua exposição.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Bom dia a todos.

Senador Vicentinho, muito obrigado. Queria inicialmente agradecer o convite em nome do Ministro Maurício Quintella, do Ministério dos Transportes. É sempre um prazer e uma honra muito grande para nós poder comparecer a esta Casa tão renomada e discutir assuntos de tanta importância para o nosso País.

Eu vou pedir ao pessoal da mesa... Tenho uma apresentação, só para organizar as ideias.

No entendimento do Ministério dos Transportes, o assunto tem uma abordagem dupla.

Pode passar o primeiro eslaide, por gentileza?



Nós temos dois enfoques para tratar com relação a esse assunto da formação, da capacitação, de formação de mão de obra para o setor de aviação civil. Primeiro é isso, é a parte do fomento propriamente dito, a formação e a capacitação de profissionais. Eu vou passar alguns poucos eslaides ali, de maneira bem resumida, para dizer quais são as ações e os planos do Governo Federal, as ações de política pública voltadas para o fomento à formação e capacitação na aviação civil.

Um segundo aspecto que nós gostaríamos de abordar, que está estritamente relacionado à pauta da audiência de hoje, é com relação à viabilidade econômica dos aeroportos.

A pauta de hoje aborda a questão de taxas e tarifas cobradas de aeroclubes, escolas de aviação. Então nós temos que sempre ter *vis-à-vis* a viabilidade econômica dos aeroportos, porque não podemos trabalhar com o incentivo para um lado do setor da aviação, uma vez que do outro lado também temos necessidade de que os nossos aeroportos sejam viáveis e paguem as suas contas. E nós todos sabemos que a operação aeroportuária é complexa, é cara, demanda muitos recursos humanos, financeiros e investimentos. Então nós não podemos nos esquecer dessa viabilidade.

Vamos passar para o primeiro eslaide, que tem a ver com o fomento à aviação civil. Pode ser mais um, por gentileza. Isso, próximo.

Nessa parte do fomento à aviação civil, temos três grandes ações de política pública conduzida pela Secretaria de Aviação Civil, que antes era vinculada à Presidência da República e agora é vinculada ao Ministério dos Transportes.

A primeira é o Programa Treinar, que tem a ver com a formação de profissionais de diversos segmentos para atuar nos aeroportos, principalmente nos aeroportos regionais. Eu vou falar rapidamente dele aqui. Nós temos um grande projeto, já bastante desenvolvido, de capacitação de pessoas para trabalhar em aeroportos, principalmente em aeroportos regionais.

O segundo Programa é o Bolsa Piloto. Esse é um programa um pouco mais recente, que tem obtido grande êxito, esse sim, na formação de pessoal de voo, na formação de aeronautas. É um incentivo mesmo para o surgimento de novos pilotos no mercado profissional.

O terceiro é um programa de incentivo acadêmico. É o Prêmio de Aviação Civil, parte de conhecimento e inovação. É uma parceria da Secretaria de Aviação Civil com a Enap – Escola Nacional de Administração Pública, que incentiva inovação e capacitação nesse setor da aviação civil.

Vamos falar rapidamente do Treinar. Eu vou focar nos dois primeiros, Treinar e Bolsa Piloto, que têm mais a ver com o nosso assunto.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Só um aparte.

Convido o Professor Jorge para fazer parte da mesa.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – Com relação ao Treinar, o próximo eslaide, por gentileza, até agora, em grandes números, já foram capacitadas quase 1.700 pessoas, atendendo a um total de quase 180, 176 aeroportos no País. E já foram investidos cerca de R\$20 milhões, isso de 2013, quando houve o início do programa, até agora, 2016.

Essa capacitação se dá, em linhas bem gerais, na formação de bombeiro de aeródromo, gestores – temos dois cursos: o básico e o intermediário, um gestor do próprio aeródromo –, gestores das seções de combate a incêndio, que é uma unidade bem específica dentro do aeroporto.

Então, há os gestores de SCI, como nós chamamos, profissionais de manutenção, operações aeroportuárias, fiscais de pátio e um curso específico para a parte de tarifação aeroportuária. Inclusive nós vamos comentar esse assunto de tarifas um pouco mais à frente.

Aqui eu trago esses números. São números robustos, que demonstram as iniciativas do Governo Federal, de política pública, no setor aeroportuário.

O próximo eslaide tem mais a ver com o que nós estamos falando aqui. Aí, sim, estamos falando do Bolsa Piloto.

Na esteira do sucesso desse primeiro programa da parte aeroportuária, foi dado início agora, recentemente, ao Programa Bolsa Piloto, com formação para piloto privado de avião, piloto comercial e uma extensão em habilitação de voos por instrumento.

No primeiro curso são 37 horas/aula; no segundo são 117 horas/aula. O público-alvo são os alunos de graduação de cursos ligados ao setor aéreo e bolsistas do Prouni. Foram oferecidas, nessa primeira etapa, 65 bolsas, das quais 55 foram concedidas. Boa parte delas já está concluída ou em fase de conclusão.

Nós recebemos 145 inscritos no Brasil inteiro. Entendemos que para uma primeira rodada, para um início de programa, já foi um programa bastante vitorioso e tem tudo para funcionar bem. Funcionou nesse primeiro projeto e agora a proposta do Ministério dos Transportes é dar sequência, porque nós entendemos que há uma necessidade, uma carência muito grande de formação no Brasil. O mercado de aviação civil vem



crescendo exponencialmente nos últimos anos. Em que pese a crise momentânea por que estamos passando nos últimos dois anos, na última década a aviação civil no Brasil cresceu de forma exponencial, e nós precisamos acompanhar esse crescimento com a formação de profissionais. É fundamental que nós tenhamos mão de obra capacitada, habilitada no nosso País para atender a nossa sociedade.

Vamos passar para o próximo eslaide, por gentileza.

Aqui eu faço uma quebra na apresentação, para começar a falar da viabilidade econômica dos aeroportos.

Essa fase introdutória serviu para deixarmos claro que é fundamental, em termos de política pública, que tenhamos incentivos para a formação e capacitação de profissionais para o setor. E não há dúvida com relação a isso. Agora vem a pergunta: como vamos fazer isso? De onde vem esse fomento? Como podemos incentivar?

O ponto que está sendo discutido aqui na Comissão, na audiência pública de hoje, é o eventual incentivo por meio de reduções e isenções na parte de taxas e tarifas.

Sobre a parte de taxas, Wagner, vou deixar para você falar, porque é um assunto bem específico da Anac. Eu vou focar a minha apresentação na parte de tarifas aeroportuárias e de tarifas de navegação, porque essas têm muito a ver com a viabilidade econômica dos aeroportos.

Vamos passar o próximo eslaide, por gentileza.

Esse é um eslaide de referência. Não se apeguem muito aos números, mas à ideia.

O que esse eslaide diz? Temos aeroportos no Brasil dos mais diversos. O maior deles é Guarulhos, o menor deles talvez seja Eirunepé, Carauari ou algum aeroporto pequeno no interior da Região Amazônica.

Os aeroportos como Guarulhos, Viracopos, Galeão, Brasília, esses grandes aeroportos estão à direita desse gráfico. Esses aeroportos têm mais de cinco milhões de passageiros. Guarulhos já está chegando a quase 40 milhões de passageiros. E eles são capazes, eles têm movimento e receita para pagar a sua operação tranquilamente, os seus investimentos... O que nós chamamos de operação eu chamo ali de Opex, que é o jargão de mercado. Eles são capazes de pagar os seus investimentos, e foram investimentos inclusive milionários feitos nos últimos anos para a expansão da sua infraestrutura. É o que nós chamamos de Capex.

Além disso, eles ainda são capazes de ter um excedente a ser capturado via outorga, que vai para o Fundo Nacional de Aviação Civil, que é utilizado para fazer um subsídio cruzado com os aeroportos deficitários.

Então, os aeroportos da direita, quanto mais à direita, vamos dizer assim, mais eles se resolvem sozinhos. São aeroportos rentáveis que pagam as suas contas.

À medida que vimos para a esquerda – e vou me concentrar nos aeroportos abaixo de 200 mil passageiros por ano, que são os aeroportos da aviação regional, e nos ainda menores, aqueles na faixa de cinco a dez mil passageiros por ano. São os aeroportos da aviação geral, que os senhores aqui presentes conhecem bem.

Esses aeroportos são incapazes de pagar a sua operação.

(Soa a campainha.)

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN – São aeroportos inviáveis que estão na mão do poder público, normalmente delegados a Estados e Municípios que não conseguem pagar as contas desses aeroportos, muito menos os investimentos.

Vamos passar para o próximo eslaide, por gentileza.

Vem a pergunta: como manter e operar um aeródromo de pequeno porte?

De onde vêm as receitas desses aeroportos? Em linhas gerais, os aeroportos recebem tarifas aeroportuárias, tarifas de navegação aérea e receitas não aeronáuticas.

Quanto às tarifas aeroportuárias para esses aeroportos pequenos, infelizmente eles não contam, por exemplo, com tarifas de embarque, porque não têm aviação regular, não há passageiros embarcando em voos regulares. Também não têm tarifas de conexão, porque não são aeroportos *hub* de conexão de nenhuma empresa aérea, nem têm armazenagem e capatazia, que são as tarifas da carga, porque também não movimentam carga. Restam para esses aeroportos as tarifas de pouso e de permanência, que são cobradas da aviação em geral.

Com relação às tarifas de navegação aérea, quando esses aeroportos têm algum serviço de navegação aérea prestados através de uma EPTA, de uma estação prestadora de telecomunicações aeronáuticas, alguns cobram a aproximação. Muito poucos, porque as áreas de aproximação normalmente são vinculadas a aeroportos maiores. E outros cobram tarifas de aeródromo, tarifas de navegação aérea vinculadas ao aeródromo, que são essas dadas mediante outorga do próprio Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica.

Além dessas tarifas, aqui talvez seja a principal fonte de receita dos aeroportos. São as receitas aeronáuticas: arrendamento de hangares, arrendamento para áreas de abastecimento, estacionamento de veículos, quando é cobrado, locadoras de veículos eventualmente, alguma coisa de alimentação, uma cantina, um res-



taurante, alguma coisa assim, serviços auxiliares de transporte aéreo, como limpeza de aeronaves, pequenas manutenções que são prestadas, serviço de rampa e aluguel de áreas comerciais em geral.

A receita vem daí. Geralmente essa receita é muito baixa e praticamente nula. Os aeroportos de menor porte muitas vezes não são sequer tarifados e não arrecadam nenhuma tarifa com relação a isso.

Por outro lado, há uma despesa bastante pesada para isso: vigilância, limpeza, manutenção, a própria operação do aeroporto. Há dois itens muito caros que eu coloco ali no final: a seção de combate a incêndio, quando existe, a parte dos brigadistas e dos bombeiros – é muito caro manter isso –, e as estações de telecomunicações aeronáuticas, que são os rádios e as estações meteorológicas, quando elas existem.

Só para dar uma noção do custo disso tudo, os estudos da Secretaria mostram que um aeroporto de pequeno porte no interior do Brasil, o número de referência que nós temos na cabeça é um milhão de reais por ano, para manter esse aeroporto.

Estou falando de aeroporto que não opera por 24 horas; opera só do nascer do sol ao pôr do sol, que tem uma pequena estação de telecomunicações aeronáuticas, a menor de todas, que só essa estação já custa 500 mil por ano para manter, em torno de 25 milhões para ser construída e equipada, dependendo dos equipamentos que vão nela. Então, grande número do que a gente fala é um milhão de reais por ano.

O aeroporto da minha cidade – eu sou de Juiz de Fora, Minas Gerais, estive ontem conversando com o Secretário de Transportes do Município –, é o aeroporto que hoje não recebe a aviação regular, há um outro aeroporto na região que recebe; o de Juiz de Fora possui um aeroclube e opera a aviação geral. O Município com esse aeroporto hoje – informação dele me dada ontem – 1,5 milhão por ano. Eles têm lá uma empresa que presta serviço para eles – 1,5 milhão. E aí vem a dúvida: de onde vem isso? Quer dizer, não tem de onde tirar na verdade; tem que ser tirado das tarifas, tem que ser tirado das receitas não aeronáuticas, dos arrendamentos de áreas de modo a minimizar esse prejuízo.

Então, sendo bem objetivo, a mensagem que nós trazemos aqui é que o Ministério dos Transportes, o Governo Federal, está de acordo com o fomento à formação de pilotos, fomento à formação de mão de obra, incentivamos, estamos juntos nessa briga, mas acreditamos e defendemos que não é por meio da isenção tarifária, não é prejudicando a parte dos aeroportos que nós vamos conseguir incentivar os aeronautas. Eu acho que temos de procurar mecanismos, como estamos fazendo, bolsa-piloto, talvez incentivos à aquisição de aeronaves, facilizações regulatórias, simplificações de regulação, esse tipo de coisa, porque, se nós caminharmos no sentido de isenção de tarifas aeroportuárias, resolvemos o problema de uma parte do segmento, que é a parte dos aeronautas, de formação, mas criamos um outro problema para outra parte importante do setor, que é a parte dos aeroportos.

Precisamos sopesar, Senadores, os dois lados; precisamos incentivar, sim, o fomento à capacitação, mas não podemos nos esquecer de que os aeroportos precisam minimamente pagar suas contas e minimamente serem viáveis, porque eles oneram bastante os Estados e os Municípios.

Em termos bem rápidos, para a gente também não delongar bastante, há outros oradores para comentar, mas a mensagem que nós trazemos é esta: estamos juntos na luta pelo fomento da aviação civil, mas com um pouco de cautela, um pouco de parcimônia, para não prejudicarmos também um setor tão importante que é o setor da infraestrutura aeroportuária.

Por enquanto, Senador, eu acho que é isso. Agradeço a oportunidade, e estamos à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Nós que agradecemos.

Já se encontra presente à mesa o Relator, Senador José Maranhão.

Com a palavra o Sr. Wagner William de Souza Moraes, Superintendente de Padrões Operacionais da Agência Nacional de Aviação Civil. Por até dez minutos, prorrogáveis por mais cinco.

O SR. WAGNER WILLIAM DE SOUZA MORAES – Bom dia a todos. Em primeiro lugar, quero agradecer ao Senador Vicentinho, ao Senador José Maranhão pelo convite feito à Anac, pela oportunidade de participarmos desse debate, e cumprimento também os demais colegas da mesa.

Vou fazer uma exposição bastante rápida para tentar me manter dentro do tempo estabelecido. O tema colocado foi taxas e tarifas aplicadas para as categorias de aerodesporto, escolas, instrução e aeroclubes.

Pode passar o próximo eslaide.

O roteiro da minha apresentação vai falar sobre taxa de fiscalização de aviação civil, uma apresentação bastante rápida para relembrarmos o que vem a ser essa taxa. Depois eu vou apresentar como essas taxas estão aplicadas nesse segmento que nós estamos tratando hoje, e vou apresentar as iniciativas da Anac referentes ao segmento de escolas e aeroclubes.

Por favor, o próximo eslaide.

A taxa de fiscalização de aviação civil que nós, normalmente, denominamos de TFAC tem a sua previsão na Lei nº 11.1882, de 2005, que é a lei da criação da Anac, que, no art. 29, institui a Taxa de Fiscalização de Avia-



ção Civil (TFAC) para o exercício de poder de polícia decorrente das atividades de fiscalização, homologação e registros da aviação.

A própria lei, em seu anexo III, que está ali, no §3º, estabelece o fato gerador sobre o qual vai incidir uma TFAC e também estabelece o valor a ser cobrado. Então é uma situação não discricionária, e, se identificou o fato gerador, cabe a TFAC e a Anac aplica.

O próximo eslaide.

Quando nós olhamos como essas TFACs estão distribuídas para o segmento, quando nós falamos de entidade, escola e aeroclubes, não existe previsão legal de TFAC (Taxa de Fiscalização), ou seja, para uma entidade que queira se certificar junto à Anac para se constituir como uma escola, um aeroclube, não incide TFAC sobre este processo. Da mesma forma, as entidades de aerodesporto, não existe previsão legal de TFAC incidindo sobre essas entidades. Embora não exista sobre as entidades, existe sobre as aeronaves que elas operam.

Então nós temos TFACs associadas à vistoria de aeronaves, e essas TFACs vão desde R\$518 até R\$2.200. Nós temos o certificado de matrícula de aeronavegabilidade, que vai de R\$96 a R\$97. Nós temos a certificação de aeronave de 5,7 mil kg, balão e planador – e quem faz jus ao pagamento dessa taxa é o fabricante que está pleiteando a certificação da aeronave –, que está na casa de R\$891 mil. Para certificação amadora e a certificação de aeronave leve esportiva não há previsão legal.

Quando nós vamos para pessoal de aviação civil, que é o licenciamento e a certificação do indivíduo, nós temos, para emissão de licenças, taxas que variam de R\$345 a R\$769; para emissão de certificados de habilitação técnica, nós temos taxas que vão de R\$172 a R\$17.278 – e aqui uma observação: esse valor é bastante alto, porque, numa situação particular, que não tem relação direta com escola e aeroclubes, mas, sim, com centros de treinamento, mas aí eu incluí porque está dentro do assunto capacitação de pessoas ou qualificação de pessoas, quando ocorre um exame de proficiência técnica de pilotos em um simulador no exterior, existe uma TFAC de R\$16 mil, o que acaba onerando bastante essa certificação. Então é por isso que vai de 172 a 17 mil.

E existem TFACs previstas para realização de provas teóricas, para demonstração de conhecimento teórico, que é uma taxa de R\$86 por matéria.

Próximo eslaide, por favor.

Quais são as iniciativas que a Anac já tomou com relação a esse cenário? A Anac fez encaminhamentos de emendas a medidas provisórias, no sentido de reduzir a TFAC da certificação de aeronaves com peso máximo de decolagem abaixo de 2.730 kg, dirigível e balão, para R\$30 mil. O atual é R\$891 mil. A Anac também fez uma proposta de desoneração do pagamento de TFAC para exames de proficiência de pilotos no exterior, quando a Anac não envia servidor para sua avaliação, que é aquela TFAC, que eu mencionei há pouco, de R\$16,9 mil. Então, a gente propôs que, através de emenda de medida provisória, ocorressem essas reduções ou desonerações de TFAC.

Dentro desse segmento, nós tivemos a consulta pública do regulamento brasileiro...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Por que cobra tão caro ali – R\$16.907? Há um argumento para isso?

O SR. WAGNER WILLIAM DE SOUZA MORAES – O valor está previsto na lei; a lei prevê esse valor.

Então...

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO. *Fora do microfone.*) – É uma lei do Congresso?

O SR. WAGNER WILLIAM DE SOUZA MORAES – A lei de criação da Anac cria o instituto da Taxa de Fiscalização de Aviação Civil, ela estabelece os fatos geradores e os seus valores. Então não é uma decisão discricionária da Anac; ocorrendo o fato gerador, incide a TFAC. E o que nós fizemos, o que a Anac propôs, foi, para essa TFAC específica, a desoneração desse pagamento, porque a gente entende que, quando não tenho um deslocamento de um servidor da Anac envolvido, que é a maioria dos casos, porque os exames de proficiência são realizados em centros de treinamento no exterior, a gente está propondo a desoneração dessa TFAC.

Outra iniciativa que a Anac tem tomado nesse segmento de forma a criar opções mais econômicas, na audiência pública do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 91, que trata das regras gerais de operações de aeronave, a gente submeteu para consulta pública a possibilidade do uso comercial de aeronaves leves esportivas para a instrução e para reboque de planador.

O regulamento ainda está na fase de análise das contribuições para depois seguir no fluxo normativo normal e ser deliberado pela diretoria colegiada.

Próximo eslaide, por favor.

Ampliando um pouco mais a discussão, a apresentação do cenário do segmento de instrução e saindo um pouco do aspecto das taxas, um diagnóstico que nós temos para o segmento é que existe um excesso de burocracia administrativa e processual no relacionamento da Anac com esses segmentos. Então nós temos



tomado iniciativas que visam alterar essa situação para fazer com que o segmento opere com um dinamismo administrativo e processual maior, o que também resultará num melhor desempenho do segmento.

Então, nós iniciamos, em 14/07/2015, um aumento de diálogo com o segmento de escolas, aeroclubes e entidades de formação. Esses diálogos ocorrem de maneira regular desde esse período.

Participam dessas discussões a Associação Brasileira das Entidades de Formação Aeronáutica (ABEFAER), que representa aproximadamente 30 entidades,...

(Soa a campainha.)

O SR. WAGNER WILLIAM DE SOUZA MORAES – ...e o Sindicato Interestadual das Escolas de Ensino da Aviação Civil (SINEAC), que também tem uma representatividade de aproximadamente de 30 entidades.

Nessas discussões já foi possível realizar emendas com relação às escolas que ministram treinamento de despachante operacional de voo. Nós também tivemos, nesses debates, contribuições que resultaram em adequações na instrução suplementar para formação de pilotos IFR na modalidade de ensino sob capota, e a gente tem entendido que tem sido bastante produtiva essa aproximação e esse diálogo com as entidades.

A agenda regulatória da Anac, que está ali na Portaria nº 160, de 2016, prevê que, nesse segundo semestre, nós estaremos discutindo os Regulamentos nºs 140, 141 e 147, que são os de certificação de entidades de instrução. E a previsão é que esse debate e a deliberação com relação aos ajustes desses regulamentos ocorram até o final do ano, e a nossa ideia é que, revisitando esses regulamentos, a gente fique atento para fazer com que os processos da Anac não sejam burocratizadas através dos mesmos.

Nós iniciamos o ciclo de construção da agenda regulatória para o período de 2017/2018. Para isso nós teremos uma sequência de sessões públicas na nossa unidade de São Paulo, incluindo, no dia 5, a discussão com o segmento de escolas, centros de treinamento e simuladores. E a nossa intenção é que, a partir dessa primeira reunião, esses fóruns se transformem em um fórum regular, em que a gente possa, a cada três, quatro meses, se reunir com um segmento e discutir os problemas que estão sendo enfrentados e, dessa forma, regularmente discutir as soluções e construir os caminhos para reverter o cenário encontrados.

Por último, nós também temos um projeto prioritário relacionado à implementação de um novo modelo de certificação de pessoal de aviação civil, que ele permitirá que a Anac aumente a autonomia das entidades de ensino dentro do processo de certificação de pessoas, alterando o perfil cartorial que hoje a Anac possui e passando para um trabalho de monitoramento e vigilância do segmento e não como atividade operacional dentro do processo de certificação.

O nosso entendimento é que, com essas iniciativas, a partir do primeiro semestre do ano que vem, o segmento terá uma outra dinâmica que favorecerá o desenvolvimento do setor.

É isso que eu tinha para apresentar. Permaneço à disposição e, novamente, agradeço a oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Muito obrigado, Dr. Wagner.

Concedo a palavra ao Sr. José Adriano Castanho – Comandante Castanho –, Diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Muito bom dia a todos; bom dia, Senador Vicentinho; bom dia, Senador Maranhão e demais integrantes da mesa; bom dia a todos aqui que representam, de alguma forma, o segmento, o próprio órgão regulador ou o governamental.

Eu vim aqui hoje não para fazer uma apresentação; no final, tenho uma proposta para deixar, mas a minha apresentação é mais apaixonada hoje, porque a aviação foi feita até aqui de paixão. Ela não foi feita de taxas aeroportuárias, ela não foi feita de quanto vai ganhar mais ou menos. Foi a paixão do brasileiro que trouxe a gente até aqui, que trouxe o *know-how* da aviação brasileira e do ensino da aviação brasileira até onde chegou.

Então, eu vou fazer um histórico breve aqui, é um histórico falado, mas não sem conteúdo, e eu gostaria de trazer aqui um histórico que vai mostrar para vocês que alguém acreditou, alguém investiu e foi através desses sinais, desses resultados, desses investimentos, que a aviação chegou onde chegou. Eu gostaria de deixar um dado aqui para todos já irem pensando: nós estamos falando de falta de pilotos, mas falta de pilotos só tem por falta de investimentos; falta de informação, falta de mão de obra, falta de insumo, só se tem por falta de investimentos, investimento no momento certo. Não adianta sermos reativos, nós temos de ser proativos.

O investimento na aviação começa 20, 30 anos antes de quando você vai precisar daquele insumo. Sim, somos insumos; pilotos, comissários, tripulantes, mecânicos, despachantes de voo, todos somos insumos da aviação, mas sem os quais a aviação não vai para frente.

Então, eu vou fazer um histórico desde a criação, o primeiro aeroclube: o aeroclube de Jacarepaguá, 1911, Aeroclube do Brasil. Já nasceu com o objetivo, logo depois de Santos Dumont... Aliás não preciso nem falar. O que trouxe Santos Dumont a inventar o avião? A sonhar em voar? Não foi dinheiro, não foi tarifa, não foi o custo, foi um sonho. E é isso que fez a gente voar até aqui. Então, em 1911, nós começamos essa história,



e já nasceu o aeroclube do Brasil com a intenção de formar mão de obra de algo que ainda era muito difícil de alguém imaginar que fosse se tornar o que é hoje.

Indo numa linha, de 1911 até 1927, quando nós tivemos a primeira companhia aérea brasileira, a Varig, o início da Varig – eu vou falar Varig, mas eu nem sou desta época, nem voei na Varig, mas a história da Varig se mistura com uma história de sonhos e investimentos, numa história visionária de investimentos para que não faltasse o insumo que nós temos hoje. Não há como negar e não há como separar a história da Varig da história de formação de pilotos e da história da qualidade da formação que nós temos hoje.

Então, em 1927, o primeiro avião a voar, a primeira rota doméstica de voo regular foi um avião emprestado, com tripulação emprestada da Alemanha. Foi uma empresa chamada Condor que forneceu o avião e tripulação para fazer o primeiro voo.

Depois disso, em 1930, aí a coisa começou a andar muito mais rápido, bem mais rápido, porque já tivemos, em 1930, o começo da formação e o incentivo à formação de pilotos no Brasil, através de uma escolinha da Varig que formava aeromodelista.

Olhem só. Eles pensaram: "Como vamos incentivar, como vamos trazer essa mão de obra, como vamos fomentar esse insumo, como vamos atrair a atenção das pessoas para que isso é uma possibilidade, uma profissão, uma vocação?" E a Varig começou a despertar isso através de uma escola de aeromodelismo. Então, começou-se ali uma escolinha visionária, que se transformou no primeiro centro de treinamento da época. O primeiro centro de treinamento da época foi transformado através de uma escola de aeromodelismo. Eu faço esse histórico para entenderem o porquê de hoje haver talvez aqui uma escola de aeromodelismo que precisamos incentivar, para que não falte esse insumo lá na frente.

Em 1931, já com várias escolas em andamento – eram dez, se não me engano –, há o surgimento do DAC (Departamento de Aviação Civil), para regular e controlar essas escolas de aviação, porque já precisavam de um controle, já precisavam de um surgimento de uma regra básica.

Aí vou pular bem mais rápido. Houve aqui a primeira rota internacional em 1942; depois, o primeiro voo para a Europa em 1965. Antes disso mesmo, em 1951, houve a abertura da Evaer (Escola Varig de Aeronáutica), que foi o começo da profissionalização, em que a Varig de novo – preciso misturar esse assunto da formação – sentiu a necessidade de profissionalizar, de evoluir na instrução, de evoluir na formação desse insumo, dessa mão de obra. Por isso, ela montou a Evaer, já pensando em dar um salto na qualidade de formação.

Nesse período todo de que estou falando – já falei de 1911 até 1965 –, as escolas de aviação ou os aeroclubes, que eram as únicas escolas na época, vinham evoluindo e crescendo e já havia centenas deles por todo o País, formando a mão de obra que hoje dá base à nossa aviação.

E aí houve o próximo salto na formação de profissionais da aviação em 1993, quando foi montado, na PUC, no Rio Grande do Sul, o curso superior de aviação. Esse foi um grande salto, tirando o piloto de simplesmente um operador de equipamentos para um gestor. O piloto, nesse momento, deixava de ser um operador e passava a ser um gestor. Nós somos gestores hoje dentro de uma cabine de comando. Nós temos vários sistemas para gerir e nós fazemos isso o tempo todo. Nós temos que interagir com a máquina, nós temos que apertar um botão e saber o que ele vai fazer. Não é simplesmente puxar o manche, como todos conhecem, e ele vai obedecer. A aviação evoluiu muito, mas muito mais rápido que o ser humano. Nós investimos milhões e milhões e milhões de reais para tornar a aviação mais segura, para tornar a máquina mais confiável, mas nós não conseguimos investir esses mesmos milhões para treinar, para melhorar, para tornar o piloto um gestor melhor. Nós não acompanhamos a evolução da máquina e nós estamos correndo atrás até hoje. Isso tudo foi uma falha do passado que está sendo corrigido, e é o momento que nós temos que manter; nós temos que não diminuir, mas acelerar qualquer tipo de investimento, incentivo e fomento à formação e à qualificação, à qualidade do ensino, à qualidade do profissional.

E aí eu vou mais à frente. Só por volta de 1999, 2000, surgiram as primeiras escolas privadas de aviação no Brasil. Até então, quem fomentou a aviação brasileira... E o resultado que está aqui hoje da qualidade do profissional que é reconhecido no mundo todo vem dos aeroclubes, mas eu não estou aqui para defender o aeroclube, eu não estou aqui para defender a escola de aviação. Eu estou aqui para defender uma ferramenta de formação, de qualificação desses profissionais. Agora, nós temos outros exemplos.

Nós podemos seguir o exemplo da China. A China vem aqui ao Brasil, toda semana, buscar pilotos. Estão com aviões parados nos pátios por falta de pilotos. E é o que tem levado... E quem vai para China não vai por gostar da China, por não gostar da nossa cultura e preferir lá; vai pelo fato de as empresas lá estarem pagando muito mais. Na China, como no Oriente Médio, há mais de 1.500 pilotos brasileiros. Eles estão vindo aqui, oferecendo cada vez mais vantagens para que os pilotos brasileiros abandonem as empresas brasileiras para irem voar com eles.

(Soa a campainha.)



O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Eu acho que nós temos aí uma questão que temos que avaliar. Será que nós estamos no caminho certo? Será que os nossos profissionais são bem avaliados? Será que nossos profissionais são bem treinados hoje? Eu acredito que sim.

E eu acredito que não é taxa aeroportuária, não é tarifa que vai mudar isso, que vai melhorar o estado... Não adianta termos aeroportos e não termos aviões para voar lá. Se nós caminharmos nesse sentido, é o que vamos ter no futuro: muitos aeroportos, poucos aviões.

O incentivo tem que começar por aí. A escolinha, aquela escola de aeromodelismo do passado em que a Varig foi visionária, talvez seja agora o aeroclube. Eu não defendo que o aeroclube deva ser a escola que era desde o começo, que é uma escola de formação básica. Eu acho que o aeroclube que quiser ficar dentro da linha das escolas de formação de profissionais tem que se especializar. O que nós não podemos é simplesmente matá-los. O aeroclube hoje pode ser a escola de aeromodelismo do passado, que vai incentivar, que vai ser uma vitrine para o profissional. E nós vamos continuar tendo o atrativo para a nossa formação, para atrair o profissional, para dizer que isso é uma opção de vida, isso é uma profissão... Na verdade, isso não é uma profissão, é uma vocação, pois ninguém vai para aviação para ganhar dinheiro; só vai para aviação quem gosta da aviação. O Senador sabe muito bem disso.

É isso que eu queria dizer. Essa transição que houve dos aeroclubes, em 2000, para as escolas de aviação, que são privadas... De novo, eu falo que eu não estou defendendo as escolas privadas, eu estou defendendo que, seja escola privada, seja aeroclube, se os aeroclubes hoje não têm condição de formar uma mão de obra qualificada, que nós olhemos para as escolas como uma ferramenta. Isenções são, sim, admissíveis – isenções do Governo Federal, isenções de taxas e tarifas – e necessárias para fomentação.

Agora, é claro que é louvável a atitude do Governo Federal no sentido de formar a Bolsa Piloto. Só que essa Bolsa Piloto não garante hoje que esse profissional vá chegar à linha final de carreira. Aliás, os dados mostram hoje que poucos chegam lá. O que nós teremos que fazer é focar no incentivo para que mais pessoas cheguem lá. Então, o fato de ter um incentivo eu concordo que é excelente, que é o primeiro passo, mas tem que se aperfeiçoar, para que esses profissionais que usam esse dinheiro que é de todos, que é da sociedade cheguem ao objetivo: a formação do profissional de aviação.

Em 2006, nós tivemos o fim da Varig. Eu não tenho aqui prerrogativas para ter preciosismo ou, então, saudades por eu não ter convivido com essa época, mas eu sinto saudades, sim, da posição visionária da empresa no sentido de olhar para a frente e ver que aquilo era um investimento, não era um custo. E não é um custo. O Governo hoje tem que olhar para o futuro e entender que não é um custo, é um investimento que nós estamos fazendo ou, então, daqui a 40 anos, nós vamos à China buscar pilotos para voar aqui. Por quê? Porque, na China, eles começaram a investir agora. Tarde? Não sei, mas começaram a investir agora. Só que esse investimento vai dar resultados daqui a 30 anos, porque é agora que eles começaram a chamar o cidadão chinês para fazer o curso de piloto: "Você pode ser piloto. Por que não?" Só que isso demora, não vai formar um profissional... Eles não vão conseguir adquirir o *know-how* que nós adquirimos em tão pouco tempo. Por quê? Porque nós estamos desde 1911 fazendo isso. Então, não tem como competir.

Só para reforçar, há mais de 1.500 pilotos brasileiros expatriados, voando entre Ásia, Europa e Oriente Médio. Esses profissionais não voltam para cá agora não por eles estarem ganhando muito dinheiro lá, pois podem ter certeza de que trabalhar na China é uma cultura muito diferente e de que a metade deles voltaria se tivesse oportunidade. Então, a preocupação que nós temos que ter é valorizar o nosso profissional e também não deixar de formar para que, no futuro, nós tenhamos esse insumo.

Em relação às escolas, era isso. Sejam escolas privadas, sejam os velhos aeroclubes, que não esqueçamos que este código aqui – nós estamos trabalhando em cima dele – pode ser, sim, aquela escolinha de aeromodelo lá de trás. E podemos, sim, aqui dentro, escrever o futuro da aviação brasileira, a não ser que queiramos ficar reféns de outros países formadores.

Eu deixo aqui uma proposta que eu gostaria que os Senadores analisassem. É uma proposta de emenda. Aí, de novo, volto: sim, vemos o investimento, a isenção de tarifas como incentivo, seja a aeroclubes, seja a escolas privadas. Que, então, se cobre um resultado dessas escolas, que o Governo faça isso, mas que se dê, sim, o subsídio. Quem paga essa conta, Senador, não são as escolas; é óbvio que ela é repassada para o piloto que vai fazer o treinamento inicial. Então, tem que haver esse incentivo. Se quisesse cobrar um resultado em favor da sociedade, que se cobre, mas que haja, então, o incentivo.

Pode passar.

Aí eu falo da emenda aditiva do art. 59.

Volte um pouquinho só, por favor.

Ficam isentas dos pagamentos de tarifa de pouso as aeronaves e escolas de aviação civil ou aeroclubes utilizados para treinamento. Tarifas de permanência também a mesma coisa.



Pode passar.

Para encerrar, pois eu já me alonguei. Do sistema de formação e treinamento de pessoal, o art. 145 dá à Anac a prerrogativa de estabelecer as regras para aviação. Temos total confiança na agência no sentido do que ela faz hoje em relação à aviação. O que ela regula está sendo bem feito, não temos desconfiança com relação a isso. Agora, tirar o aeroclube do Código Brasileiro da Aeronáutica significa matá-lo. Nós estamos aqui matando o aeroclube, além de deixar de incentivar outros, no caso das escolas de aviação.

E a proposta é acrescentar uma emenda aditiva com o art. 146, dizendo que o aeroclube é toda sociedade civil com patrimônio e administração próprios, com serviços locais e regionais, cujos objetivos principais são a prática da aviação civil, de turismo e desportiva em todas as suas modalidades, podendo cumprir missões de emergência ou de notório interesse da coletividade. Lembro que isso já está no código atual – não estamos inventando nada –, sem falar que os aeroclubes hoje não pagam tarifas. Então, nós não estamos subtraindo nada do Estado, nós estamos simplesmente mantendo o que há. Por quê? Por que nós queremos os aeroclubes como um modelo de formação para o País? Não, não é isso que nós estamos defendendo; que seja a escolinha de aeromodelo para formação para que, daqui a 30 anos, as pessoas vão para o clube, conheçam a aviação, comecem a praticar e se interessem pela profissão. E o §1º seria: "Aeroclubes poderão ser autorizados a funcionar como escolas de aviação desde que cumpram todos os requisitos exigidos para as escolas." E o §2º: "As entidades de que trata este capítulo, após serem autorizadas a funcionar, são consideradas de utilidade pública." Isso também não é invenção, já está no código atual. O que nós sugerimos é a manutenção disso.

Era isso que eu tinha que fazer, um discurso meio apaixonado, mas, como eu disse, a aviação é feita de paixão e não de tarifas.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (José Maranhão. PMDB - PB) – O próximo orador inscrito – eu peguei o trem andando – é o Sr. Juan Henrique Pereira Ibañez, representante do Sindicato Interestadual das Escolas de Ensino da Aviação Civil (Sineac).

O SR. JUAN HENRIQUE PEREIRA IBAÑEZ – Bom dia a todos.

Eu queria agradecer ao Senador Maranhão pela oportunidade de estar falando a todos os integrantes da Mesa e a todos que estão aqui presentes.

Eu trouxe uns eslaides aqui, em que botei os dados do sindicato, com relação aos meus dados, mas eu queria falar um pouquinho para vocês o que é o sindicato, o que ele vem representando hoje e sua preocupação. Eu acompanho o Castanho nessa preocupação com relação à formação, principalmente por estar lidando, dia a dia, com a formação de profissionais da aviação. Na questão dos aeroclubes também, eu sou oriundo de uma faculdade de aviação civil, uma entidade privada, mas também eu me preocupo muito com relação à continuidade dos aeroclubes no Brasil.

Eu também acredito na Anac com relação à fiscalização e acredito que ela também está olhando o aeroclube, porque temos que definir o que é aeroclube e qual a diferença entre aeroclube e escola. Na verdade, eu acredito que o tratamento que deve ser dado para os dois, vendo a formação profissional, é o mesmo, eles têm que cumprir as mesmas regras, mas o aeroclube tem os seus benefícios. As pessoas que normalmente trabalham no aeroclube não recebem nada – aliás, normalmente, não; elas não recebem, em relação à parte de diretoria. Então, são pessoas apaixonadas que estão lutando, tentando e trabalhando pela formação profissional.

Quando eu recebi a questão da reformulação do código, eu recebi, no primeiro momento, o primeiro texto, e havia lá a sugestão de manter a questão da isenção da cobrança de tarifas. Quando eu abri, fiquei um pouco surpreso com o que está sendo colocado, pois foi tirada essa questão do novo código agora, que está sendo sugerido.

Aí, eu confesso para vocês que eu não gosto muito de matemática, mas eu fui obrigado a sentar com uma calculadora e começar a fazer um pouquinho de cálculo para depois apresentar para vocês o que isso representa para uma escola, para uma entidade com fins lucrativos ou sem fins lucrativos, no caso de um aeroclube.

Pode passar o próximo eslaide.

Só para vocês terem uma ideia do que é o sindicato, como o Wagner falou, a gente tem hoje, participando – é bem participativo –, em torno de 30 entidades, mas, por ser sindicato, a gente representa todo o Sul e Sudeste. Se a gente olhar o Brasil, que tem hoje um total de 200 escolas, no Sul e Sudeste, a gente representa 155 instituições, o que dá 77,5% das instituições privadas. Aeroclubes vocês podem ver como perderam a força. Se compararmos com antigamente, quando nós tínhamos somente aeroclubes no Brasil: em todo o Brasil, temos 117; no Sul e Sudeste, 98; e nós representamos 83%. De faculdades já temos um número um pouco menor. Começou tudo lá com a PUC. No Brasil, são 27; no Sul e Sudeste, 17; em torno de 62,9%. Então, hoje, se a gente for ver a abrangência do sindicato, estamos tratando com 65,9% das entidades no Brasil.



A maioria da formação profissional... Depois a gente vai falar um pouquinho com relação à parte mais voltada para os instrutores de voo, porque eu estou muito preocupado com a questão da permanência do emprego deles e das pessoas que atuam nas instituições de ensino por causa da cobrança dessas taxas.

Pode passar para o próximo eslaide.

A gente tem hoje no Brasil, falando um pouquinho das aeronaves – esses dados são de 2015, não deve ter mudado muita coisa com relação a isso, aqui não estão os dados –, um total de mais de 25 mil aeronaves. Nós estamos falando da cobrança de 2.009 aeronaves, que totalizariam os 100% das aeronaves de instrução. No Sul e Sudeste, a gente tem mais de 80% dessas aeronaves. Então, quando eu falo, estou tratando da experiência de mais de 80% das aeronaves de instrução que há no Brasil. E os dados que a gente trouxe com relação a isso são assustadores.

Pode passar para o próximo eslaide.

Hoje, se a gente fizer um cálculo – eu fiz um cálculo rápido em cima das aeronaves, dos dados que a gente tem –, a gente pode estimar mais ou menos dois instrutores para cada aeronave se enxugar, porque o normal é ter em torno de 3 instrutores por aeronave. Então, a gente teria hoje, empregados no Brasil, mais de 4 mil instrutores. No Sul e Sudeste, a gente vê que são 3.202 instrutores empregados – pode haver uma variação um pouquinho para cima ou um pouco para baixo. Então, eu estou muito preocupado com o emprego desses instrutores, mas também com o emprego do pessoal técnico-administrativo dentro dessas instituições. A gente tem que lembrar que, dentro de uma instituição de ensino, não é simplesmente um instrutor ou a pessoa que está ali que depende dessa instituição.

Pode passar para o próximo eslaide.

Falando do momento atual, a gente fala muito que para formar um piloto é caro. A gente costuma dizer que para a pessoa ser um piloto hoje é muito caro. Eu coloquei ali mais ou menos o valor do combustível, do AvGas, utilizei o aeroporto de Florianópolis como referência e uma variação que é uma variação que se pode ter dependendo da localidade. Então, de todas as taxas, de tudo que estou passando para vocês aqui agora, eu tomei como referência o Aeroporto Internacional de Florianópolis Hercílio Luz.

Hoje, lá, em combustível, paga-se em torno de R\$6,20. O cálculo da hora de voo, para que vocês entendam, normalmente é feito em três vezes o valor do combustível da aeronave. Por isso é interessante a gente colocar esse valor de R\$6,20 e ter uma variação para até R\$8,00 no preço do combustível, dependendo da localidade. Isso impacta diretamente na hora de voo. Claro que também impacta o modelo do avião, da aeronave que vai voar. Então, se pegar uma estimativa da hora de voo, hoje dá algo em torno de R\$380 até R\$429, mas eu sei que há outras localidades que cobram até quase R\$500 o valor da hora de voo. Mas vamos ficar com R\$429 e R\$380 o valor. Então, hoje, para voar, um piloto comercial, que é aquele piloto que já pode exercer a profissão, gasta de R\$57.000, se considerarmos como R\$380, e R\$64.350, se tomarmos como base essa variação que eu coloquei. Esse é o momento atual. Esse é o momento e a situação que as escolas hoje estão lutando para conseguir manter, principalmente na situação que a gente sabe que está a economia do Brasil. E as escolas estão sofrendo, porque as pessoas não têm condições de manter e pagar essas horas de voo.

Pode passar. Passe um eslaide.

Aqui eu coloquei o valor das taxas que serão cobradas para vocês verem o quanto isso vai incidir no valor da hora de voo. Como o Diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas, o Castanho, falou, isso vai ser re-passado para o aluno, isso vai ser repassado para a hora de voo. A gente não pode pensar que a instituição vai suprir esses gastos, vai assumir e vai trabalhar no prejuízo. Então, se a gente olhar a tarifa de pouso, hoje, no Aeroporto Internacional de Florianópolis, é de R\$141,92. A isso já vai acrescer: Auxílio a Navegação em Rota: R\$65; Auxílio-Rádio a Controle de Aproximação: R\$108,98; Auxílio-Rádio em Controle de Aeródromo: R\$25,34. O imposto, o incremento de imposto, porque a gente tem que lembrar que se aumentarem todos esses valores, no final, a instituição vai ter que pagar também imposto em cima do aumento dessas taxas, ele incide em algo em torno de R\$85,31. Aqui não estão as taxas de permanência e nem as TATs, que, no caso, o Wagner chegou a colocar. Esse valor chega a R\$426,55 centavos. Nós estamos falando de 2.009 aeronaves num mundo de 25.000 aeronaves. Quanto 2.009 aeronaves vão representar em valores para taxas aeroportuárias? A quantos por cento isso se refere? É um valor irrisório se for pensar na questão da permanência dos aeroportos e dos gastos dos aeroportos.

Pode passar para o próximo eslaide.

Então, se a gente fizer um comparativo do que vai acontecer com a hora de voo, a gente vai ver que uma hora de voo vai crescer até mais de 100%, chegando a um total de 112% no aumento da hora de voo.

Pode passar para o próximo eslaide.



Acho que se a gente pegar a formação de 57 mil, vai passar para 120 mil, de 64 mil para 128 mil. Ela está mais do que dobrando, gente. Então, tem aumento de R\$63.982. É um aumento muito grande para colocar no bolso do aluno.

Aí começa a vir o nosso maior susto e o maior medo com relação a isso, porque apenas mostrei os dados, mas, conversando com as escolas, com os aeroclubes, com as entidades as quais nós representamos, com aquelas que estão ligadas diretamente e até mesmo com aquelas que não estão ligadas diretamente, mas com que a gente está sempre mantendo contato – refiro-me, ao dizer ligadas diretamente, àquelas que estão filiadas e participando de todas as discussões, mas a gente mantém contato igual com todas as escolas por representar a classe e, quando tem assuntos dessa importância, normalmente, os consulta (pode passar para o próximo eslaide) –, então, a gente vê uma redução. Eu não estou dizendo que ela vai acontecer dentro de um ano, dentro de dois anos, nada. Eu estou dizendo que é imediata essa redução de 75% das escolas. De 200 escolas, vai passar a ter 50 escolas o Brasil, porque quem trabalha com a iniciativa privada não trabalha para ter prejuízo. E se a pessoa está vendo que vão ser cobradas essas taxas, ela conhece o mercado no qual está inserida, não vai querer trabalhar. Ela vai tentar tirar, o mais rápido possível, o dinheiro no qual ela investiu.

Os aeroclubes ainda se sustentam um pouco mais. Mas, em média, 50% dos aeroclubes vão fechar, porque eles já estão hoje com dificuldades de se manter. Se começar essa cobrança de taxa, automaticamente, em torno de 50% dos aeroclubes não vão conseguir se manter. E eu falo não vão conseguir se manter porque aeroclube é um povo, vamos dizer assim, mais dedicado. Eles estão lá muito mais movidos pela paixão do que por qualquer outra coisa. Então, quando a gente é movido pela paixão, a gente briga mais, a gente luta mais.

Quanto às faculdades, a gente não fala de fechamento de faculdade, mas fala de fechamento de curso, porque, se o curso não dá lucro, a gente para de investir nesse curso. Eu sou de uma faculdade e eu sei o quanto é importante isso. Se o curso não está trazendo receita, está trazendo prejuízo, vamos investir num curso que traga mais receita, traga um lucro maior. Então, em torno de 60% vão fechar o curso de piloto, de ciências aeronáuticas e os cursos tecnológicos também.

Nós estamos saindo do mundo de 344 instituições para 124 instituições. É uma redução muito grande.

Pode passar para o próximo eslaide.

Se a gente vir o número de aeronaves, veremos também uma redução muito grande. Aplicando o mesmo percentual daqueles anteriores, reduziu em torno de 50%, porque a gente tem de lembrar que uma aeronave pode ser passada para outro, então, isso aqui já é mais uma estimativa daquelas escolas que vão ficar.

Pode passar para o próximo eslaide.

Eu acho que essa aqui é uma questão que deixa já um impacto imediato com relação à formação profissional, com relação ao instrutor de voo, a quem está empregado hoje dentro de uma instituição. De 4.000, a gente vai baixar para em torno de 2.008 pessoas trabalhando na aviação como instrutor de voo. De 3.000, a gente passa para 1.600. A gente chega a 408 instrutores em outras localidades do Brasil. Esses dados me assustam um pouco, porque a gente tem que se preocupar com relação à formação de profissional.

Eu peguei alguns dados com relação à parte de que o Castanho falou acerca da preocupação com o fato de os pilotos estarem saindo do Brasil e indo para a China, para os Emirados Árabes. Tem muita gente indo, e realmente por causa do dinheiro, porque todos eles adoram o Brasil, pelo menos todos com quem eu tenho contato. Eu me lembrei de uma conversa que eu tive com um comandante amigo meu que disse o seguinte: "Cara, eu estou pensando seriamente em ir para a China. Eu vou lá, trabalho em torno de oito anos e volto aposentado." Isso é para vocês terem uma ideia da diferença do valor financeiro sobre o qual a gente está falando hoje entre o piloto no Brasil e o piloto na China. Esse valor é interessante colocar exatamente pela falta de pilotos.

Se a gente olhar os dados de uma pesquisa da Boeing que eu não cheguei a colocar na apresentação, veremos que ela diz que, daqui a 20 anos, vamos necessitar de mais de 1 milhão de pilotos no mundo. Na América Latina, a gente está falando aqui da América Latina, de 45 mil pilotos. Então, o Brasil hoje, para vocês terem uma ideia, em formação de piloto de linha aérea, tem 448 profissionais formados por ano, segundo dados de 2015. Então, nós vamos reduzir isso praticamente pela metade.

Gente, se não trabalharmos com a isenção dessas taxas e tarifas, como já vinha sendo feito, só mantendo o código, nós estaremos falando que, daqui a mais ou menos 10 anos, estaremos trazendo piloto de fora do Brasil, porque nós não vamos ter mão de obra para trabalhar aqui no Brasil. É um dado extremamente preocupante para as instituições e para o futuro da aviação no Brasil.

Pode passar mais um eslaide.

Acho que já acabou.

Eu queria reforçar a questão que o Castanho colocou com relação à parte da isenção das tarifas, das taxas, e eu gostaria de lembrar também a questão do auxílio-rádio, auxílio-navegação também, que é muito importan-



te. Porque se tiver somente a questão da isenção de pouso... A aeronave vai pousar dentro do aeroporto, mas a gente tem que lembrar que o piloto precisa ter também a experiência de falar, de puxar pelo rádio e tudo mais.

Então, gente, isso é extremamente importante e me deixará muito assustado se não for mudado, se for mantido o que estava no Código antigo, que é a isenção dessas taxas.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Agradecemos ao Dr. Juan Henrique Pereira e passamos agora à fala do padre, professor, comandante Paulo Sérgio Maya Barbosa.

O Padre Paulo Sérgio, nobre Relator, é da minha cidade, Porto Nacional. Voamos juntos. Antes de ser padre, ele voou muito conosco lá na região da Amazônia, em garimpos. Depois virou padre e hoje é um dos diretores do aeroclube de Porto Nacional, minha terra querida.

É uma honra recebê-lo aqui, Padre Paulo Sérgio. Com a palavra V. S^a.

O SR. PAULO SÉRGIO MAYA BARBOSA – Sr. Presidente, Senador Vicentinho Alves; Sr. Relator, Senador José Maranhão; muito obrigado pela oportunidade que nos dá de expressar aqui um posicionamento acerca de uma particularidade, certamente das mais importantes que há acerca da aviação no Brasil, particularidade essa que se concentra no ensino, na formação do nosso pessoal e na capacitação da mão de obra adequada à aviação brasileira.

Srs. Senadores, meus irmãos, amigos, comandantes, gente da aviação, o presidente do sindicato usou uma palavra muito interessante no início da sua exposição. Disse: "Nós estamos aqui como apaixonados". Isso é uma verdade. A aviação precisa de paixão e fé, senão não vai, sobretudo aqui no Brasil.

Talvez não tenhamos as possibilidades que têm os americanos ou os chineses, mas nós temos uma história de força para fazer acontecer a aviação no Brasil, o que tem ocorrido desde o início do século passado.

Eu sou de uma pequena cidade lá nos sertões que, em 1955, tinha no máximo dois mil habitantes. Cinquenta anos depois de Santos Dumont voar em Paris, um grupo de homens apaixonados e com muita fé resolvem fundar um pequeno clube para ensinar a voar. Dentre esses homens estava o nosso primeiro instrutor de voo, Comandante Vicentão, pai do nosso Senador Vicentinho. Ele foi o primeiro instrutor de voo do aeroporto de Porto Nacional, em 1955. De lá para cá, houve uma história ininterrupta de formação de homens e mulheres para a aviação no Brasil, fruto de muita coragem.

Um dia, um oficial da Força Aérea me disse: "A formação de aviadores é estratégica para este País. Um dos mais estratégicos investimentos que a nação deve fazer é na formação de pilotos de aeronaves".

Comecei a avaliar o posicionamento dos aeroclubes a partir do que me disse um oficial superior da Força Aérea. A quem está entregue uma missão tão forte e estrategicamente colocada? A pequenos grupos de homens apaixonados espalhados pelo interior do País que se juntam em pequenos clubes para formar aviadores. É uma paixão imensa. Recursos? Não preciso explicar. Todos nós somos alunos de aeroclubes por aqui. Eles antecederem em muito a revolução para as escolas de tecnologia, para as faculdades de aviação. Lá estamos nós.

Senhores, desde então, quando nós avaliamos as novas propostas para a formação do pessoal, a nossa preocupação não é propriamente a sobrevivência da instituição, mas a sobrevivência de um modelo que formou toda essa gente até no mínimo 2001, quando surgem as primeiras escolas de aviação, que foram bem-vindas.

O tempo é muito breve, mas colocamos aqui uma discussão que ganha amplitude na medida em que colocamos cada ponto aqui elencado e podemos desenvolvê-los à exaustão, porque eles são genéricos. Falamos de taxas, despesas, custos, mas eu queria dar um enfoque ao aspecto humano da formação.

Os aeroclubes são movidos por recurso perto de zero, embora a hora de voo custe, Sr. Presidente do Sindicato, R\$390 no aeroclube de Porto Nacional. Com R\$390 por hora de voo de instrução, você paga um instrutor de voo que deve ser um profissional da melhor capacitação técnica e humana, deve pagar os custos operacionais de uma aeronave, as taxas e outros custos de gestão na administração das instituições como o nosso aeroclube de Porto Nacional.

Se os senhores fizerem essa matemática, ela não fecha em nenhuma hipótese. Não há como. Então, como vocês tocam o aeroclube de Porto Nacional? Ah, tocamos com gente como o Senador Vicentinho, como os professores e as professoras que estão lá. Nós temos um corpo de professores com muita vontade de fazer acontecer aquilo. E como nós vibramos com os resultados anuais, as nossas estatísticas de aprovação na Anac...

Nós temos, no corpo de professores, pedagoga, gente com pós-graduação em docência de ensino superior, aviadores antigos, gente que voa há 50 anos, todo mundo junto, contribuindo para fazer acontecer lá com recurso zero.

Então, nós formamos no mínimo três turmas de vinte alunos por ano com excelente nível de aprovação, com um custo para a Nação zero. Formamos profissionais, segundo disse esse meu amigo da Força Aérea, estratégicamente muito importantes para o País a custo zero.



E chamo a atenção aqui: senhores, a República dispõe de recursos para formar profissionais para a sociedade brasileira em todos os campos, Senadores, em todos os campos, a custo zero para o candidato, à medida que ela financia 100% das universidades federais. Todas as universidades federais formam os profissionais a custo zero: Direito, Economia, Medicina, enfim. E os aviadores, estrategicamente importantes? Bem, precisamos pensar também nesse encaminhamento. O que o País pode fazer ainda, já, a partir de agora?

Veja, nós temos em Porto Nacional uma escola federal de tecnologia. Talvez fosse o caso de a agência reguladora oferecer, Senador Vicentinho, uma interface para que nós possamos – aeroclube junto com uma escola federal de tecnologia – nos associar num projeto pedagógico comum para formar esse pessoal. É possível? Sim. É possível através da universidade federal? Talvez sim. Talvez nós contemplemos a maioria das questões levantadas acerca da formação humana.

Nós falamos sobre a implementação de um novo modelo de certificação de pessoal. Isso é urgentíssimo e – o Senador Vicentinho sabe – o nosso pessoal no Aeroclube de Porto Nacional é uma grande equipe, está todo mundo ali. Formado por quem? Pelo esforço pessoal de cada um em se meter nessa aventura chamada aviação, que está no sangue, não tem como negar. Estou na sacristia atendendo a pessoa, mas quando passa o avião do Aeroclube em cima, opa!, eu me distraio um pouco, peço perdão a Deus por isso. Acho que se passar um avião aqui em cima, Senadores, os senhores vão se distrair um pouco, saber que motor é esse. "Ah, é um motor 300, que beleza, um Centurion!" Enfim, é assim que funciona.

Mas nós precisamos aprimorar a capacitação dessa gente. Como isso requer recurso, recurso pedagógico, recurso material, recurso financeiro... Aqui o Presidente do Sindicato falou sobre a questão dos nossos profissionais de aviação, os instrutores. Olha que problema! Os instrutores devem ser os mais capacitados, os doutores, os catedráticos do assunto. Mas, em geral, no Brasil, os nossos instrutores são aqueles jovens que saem do curso, se credenciam rapidamente, vão aos aeroclubes acumular horas de voo o mais rápido possível para poderem partir para a próxima etapa. Não há o mestre em nosso contexto, como há o mestre no curso de Direito, como há o mestre no curso de Medicina, como há o mestre em todas as áreas de formação neste País. Os nossos instrutores não são olhados como os mestres por causa desse contexto que dá a eles uma brevidade relâmpago na sua profissão de instrutor. É provisório, até mesmo porque não há remuneração, não há estímulo de carreira, não há. Precisamos disso? Claro que precisamos disso, vamos pensar isso num projeto qualquer. Quem sabe o MEC nos ajuda num projeto pedagógico mais amplo? Quem sabe a Secretaria de Aviação Civil? Onde está a Secretaria de Aviação Civil? Que a Secretaria de Aviação Civil – perdão, senhor – se envolva nessa interface, nesse projeto já com o *know-how* que temos de outras áreas no País.

Enfim, nós estamos lá. Vamos continuar no aeroclube. Talvez, se as dificuldades econômicas promoverem o fechamento das escolas, como disse o Presidente do Sindicato, elas poderão fechar quando não forem economicamente sustentáveis...

(Soa a campainha.)

O SR. PAULO SÉRGIO MAYA BARBOSA – ... mesmo que isso ocorra, os aeroclubes vão sobreviver, o Aeroclube de Porto Nacional vai sobreviver por mais cem anos, porque ele nunca precisou de recursos.

Nós estamos lá ensinando gente; e ele tem uma estrutura física muito boa, ele tem os aviões de instrução, tem o seu corpo pedagógico do jeito que a gente sabe fazer a coisa. Então, a gente pede que nessa reflexão também se inclua isso, Senadores, talvez num projeto mais ousado a gente possa contemplar esses pontos.

Aí, a gente agradece a todos os grandes e velhos aviadores, os mestres da aviação. O Senador Vicentinho é um mestre da aviação. Eu passei muitos anos voando com o garimpo, no Pará, e ele era mestre daquilo, me ensinava a voar aqueles espaços pequenos. O comandante da Gol talvez não conheça muito essa realidade, mas nós temos aviões precários por causa do custo; muito usados, por causa dos preços; infraestrutura inexiste, porque ainda não alcançam aqueles rincões da Amazônia a infraestrutura aeroportuária que se implanta no País, extremamente precária. Tempo adverso sempre, porque na Amazônia chove oito meses por ano. É um heroísmo, sair vivo já é um grande prêmio, não é? E nós estamos aqui. Então, a gente agradece também aos velhos aviadores que nos ensinaram tanto e que foram formados por aeroclubes nas mesmas circunstâncias que hoje existem no Aeroclube de Porto Nacional.

Eu agradeço. Muito obrigado aos senhores, e que nós consideremos esses aspectos.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Muito bem, Padre Sérgio, você nos dá orgulho como conterrâneo, como amigo. Uma belíssima exposição de motivos que todos os segmentos da aviação compreenderam perfeitamente que é o único setor que realmente precisa se organizar junto às estruturas do Governo Federal. E aqui temos a SAC, a Anac, a Força Aérea também presente e o Sindicato Nacional dos Aeronautas. Precisamos, sim, nos convergir agora no CBA, que é o novo marco regulatório. Com certeza – nosso eminente Relator, Senador José Maranhão, que é sensível a essa aviação, como um decano da avia-



ção também no País –, nós vamos procurar, meu caro Senador Maranhão, elaborar um grande relatório nesse sentido de valorizarmos cada vez mais os aeroclubes e as escolas para formarmos eficientes e competentes aviadores para o mercado de trabalho.

Portanto, eu agora desfaço a Mesa dos convidados porque teremos outros palestrantes.

Quero convidar o Sr. Humberto Peixoto Silveira, Presidente da Associação Brasileira de Aviação Experimental. Podem se assentar aqui na frente. E convido também o Sr. Luís Cláudio Gonçalves, Diretor da Associação Brasileira de Fabricantes de Aeronaves Leves. (Pausa.)

Concedo a palavra ao Sr. Humberto Peixoto Silveira, Presidente da Associação Brasileira de Aviação Experimental.

O SR. HUMBERTO PEIXOTO SILVEIRA – Bom dia, Senadores Vicentinho e José Maranhão, demais componentes desta Mesa e integrantes das entidades que aqui estamos para este trabalho de tentar fazer uma aviação mais desenvolvida e melhor dentro desses trabalhos da CEAERO.

Proposta da Abraex (Associação Brasileira de Aviação Experimental) à CEARO para isenção de tarifas de comunicação, pouso e decolagem para aeronaves experimentais de construção amadora, referente a CERCBA, arts. 25 e 29. Como Presidente da Abraex, representando o interesse dos construtores amadores de aeronaves experimentais, apresento nossa proposta.

O Demoiselle de Santos Dumont foi o marco inicial da construção amadora de aeronaves experimentais, que foi disseminada por todo o mundo, sendo considerada o berço da criação de tecnologia, desenvolvimento de materiais, técnicas e processos aplicados na indústria aeroespacial em áreas da mecânica, elétrica e eletrônica, ensaiando e experimentando tudo o que se relaciona ao voo com a maior eficiência, facilidade de construção e principalmente maior segurança do voo. Seguindo os preceitos de Santos Dumont, a maioria dos que se propõem à construção de aeronaves amadoras raramente se preocupa em obter direitos de propriedade intelectual ou industrial, deixando para domínio público os seus feitos e criações.

Há inúmeros exemplos de tecnologias, processos e técnicas usadas mundialmente, criadas e ensaiadas pelos construtores amadores de aeronaves.

O Prof. James Waterhouse, brasileiro, iniciou a sua profissão como engenheiro aeronáutico construindo, através de projeto, uma aeronave KR 2, de construção amadora. É essa aeronave branca. Foram construídas muitas, através de projeto, no mundo.

Acredito que passem de duas mil aeronaves. Ele também criou e desenvolveu técnicas e processos, experimentando e ensaiando, na categoria de construção amadora, o Projeto Aeroálcool, para posterior homologação, destinado à aviação agrícola. Finalmente, ele constituiu a empresa Quasar, que fabrica aeronaves com certificações LSA, inclusive exportando-as, gerando riqueza e empregos diretos e indiretos.

O engenheiro e construtor amador Altair Coelho, brasileiro também, começou com os aviões AC 01 e AC 02 e depois com os girocópteros AC 03 e AC 04. Ele foi o precursor no Brasil dessas máquinas. Após, vieram os AC 05, AC 06, AC 07, AC 08, AC 09, dentre eles, os anfíbios. Ele desenvolveu motores automotivos para uso aeronáutico, reduções, chegando até o modelo AC 54. Este é o Sr. Altair Coelho, que não está vivo, faleceu no ano retrasado.

O projetista, construtor amador e engenheiro Paulo Iscold, brasileiro, desenvolveu e construiu a aeronave especificamente para bater recordes mundiais denominada Anequim, nome dado a um dos tubarões mais velozes do mundo, colocando o Brasil à frente de todos os países em várias categorias de velocidade, devidamente registrada na FAI (Federação de Aeronáutica Internacional). Todas elas foram construídas com materiais compostos, com grande parte de tecnologia brasileira, dentro da UFMG (Universidade Federal de Minas Gerais).

Ray Stits, americano, é famoso por ser o construtor das menores aeronaves do mundo: o Stits Junior, considerado o menor monoplano do mundo, com 2,44m de envergadura, em 1948 e...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. HUMBERTO PEIXOTO SILVEIRA – Sem dúvida.

E o Stits Sky Baby, o menor biplano do mundo, com menor envergadura ainda, com 2,14 m de envergadura, em 1952. Ele também foi o criador do processo que, na década de 50, revolucionou e substituiu mundialmente os revestimentos aeronáuticos de algodão que eram muito frágeis e difíceis de serem trabalhados. Esse processo de entelagem é chamado de Poly Fiber e é utilizado até hoje em aeronaves experimentais e homologadas mundialmente.

Os irmãos americanos Burt e Dick Rutan criaram e desenvolveram os processos e técnicas de aplicação de materiais compostos em fibra de vidro, carbono e aramida, os ensaiando exaustivamente por vários anos, na aviação de construção amadora, usando preceitos de construtores amadores, não se beneficiando dos direitos de propriedade intelectual e industrial, preferindo oferecer seus conhecimentos através da venda de projetos,



facilitando e colaborando com o desenvolvimento da aviação mundial. Hoje, essas técnicas são usadas mundialmente em todas as aeronaves, em maior ou menor escala.

O desenvolvimento dessas técnicas foi tanto, de tanto sucesso, que hoje eles continuam evoluindo e aplicando não só em aeronaves experimentais, como em homologadas e também aeronaves espaciais de construção amadora, como o Space Ship One.

Toda essa dissertação é para que se conscientizem que o Brasil precisa estar em condições de concorrer com as grandes nações do mundo sem ter que futuramente importar, aeronaves, tecnologia e *know-how* de outros países.

Acho que agora temos a oportunidade de deixar para os nossos filhos um caminho com um futuro mais brilhante que o nosso, elaborando um CBA mais eficiente e justo para todos os brasileiros. O nosso pleito é para a isenção das tarifas referentes aos arts. 26 e 59, do Cercba especificamente para a aviação de construção amadora e deve-se ao fato de que essa categoria de aeronaves experimentais necessariamente tem que ser protegida, incentivada e fomentada, pois é o berço de toda a tecnologia aplicada na indústria aeroespacial. Solidariamente, pedimos estender as isenções, também para as aeronaves de formação de pilotos, aeronaves humanitárias e as aeronaves para fins culturais.

É o que eu tinha a dizer a todos.

Agradeço a oportunidade de estar aqui.

Bom dia!

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Grande Humberto.

Concedo a palavra ao Sr. Luís Cláudio Gonçalves, Diretor da Associação Brasileira de Fabricantes de Aeronaves Leves.

O SR. LUÍS CLAUDIO GONÇALVES – Bom dia a todos!

Meu nome é Luís Cláudio Gonçalves, eu sou Vice-Presidente da Associação Brasileira de Fabricantes de Aeronaves Leves. Gostaria de agradecer em nome do nosso Presidente Hermano Vianna ao Senador Vicentinho, ao Senador José Maranhão, pela oportunidade de estar aqui com vocês hoje.

Eu vou me ater um pouco à leitura para não perder muito tempo, senão, eu vou me alongar demais.

Às vezes, eu sou procurado por empreendedores que querem montar um clube ou condomínio aeronáutico, e, sempre que posso falar sobre o assunto, digo que é necessário, em qualquer empreendimento aeronáutico, uma Escola de Formação de Aviador, mesmo que ela seja de piloto de ultraleve, mas todo empreendimento aeronáutico tem que formar aviador. Os pilotos são o sangue novo que oxigena o corpo aeronáutico. Não existe infelizmente aeronaves que voem com passageiros sozinhas, ainda vamos precisar dos pilotos por um bom tempo.

Piloto é como um médico ou engenheiro, com um agravante, não existe Fies. É normal encontrar pessoas que sempre sonharam em ser pilotos. Eles normalmente vendem os carros ou deixam de tê-los para pagar suas horas de voo. Vão fazendo as suas horas com muito sacrifício e no final poucos conseguem vencer a barreira do piloto comercial, seja por problemas econômicos pessoais, seja por problemas da economia do País.

Hoje estamos vivendo esta que é a maior crise que o nosso País já enfrentou. Todos lembram que em 2011/2012 vários destinos que poderiam integrar a nossa malha de aeroportos não foram contemplados com voos por absoluta falta de pilotos. Havia aeronaves, mas não havia pilotos.

Hoje, com a crise, estamos vivendo uma situação perigosa. Não estamos formando novos pilotos pela dificuldade econômica e falta de incentivo. E, ao mesmo tempo, estamos perdendo os pilotos para países asiáticos, como a China, que hoje paga US\$25 mil por mês a um piloto de Embraer de 737 ou A320.

O êxodo já começou, mas, como sabemos, depois de ter passado por vários momentos parecidos com o atual, o mercado um dia volta. E como fazer, se não estamos formando pilotos e os que aqui estavam partiram para voar em outros países? A solução é continuar a formar pilotos.

Para isso, temos que investir nesse segmento, como sempre foi investido no passado, e com sucesso. Não cobrar taxas de voo de aeronaves em instrução não dá nem para chamar de incentivo; é uma obrigação. Se já está difícil sem elas, imagine com ela, então!

Se queremos viabilizar os aeroportos, temos que, por exemplo, incentivar a aviação experimental, pois é um número muito maior de aeronaves, três vezes, que pagam todas as tarifas normalmente. São essas aeronaves experimentais tão bombardeados pela Anac hoje que viabilizam um grande número de aeroportos no interior do País. Depois, temos que pensar nas aeronaves que antigamente eram dadas em comodato aos aeroclubes para a formação dos pilotos de acordo com o desempenho destes.

Atualmente, à exceção de poucos antigos paulistinhas e uirapurus, todas as aeronaves de instrução no Brasil são importadas. Isso cria uma dependência e um alto custo devido à variação da moeda, às vezes, drás-



tica, como tivemos em 2014. Há necessidade urgente de devolver uma aeronave nacional com esse fim. Mas como fazê-lo?

Nós vamos falar aqui em incentivos, o que seria uma heresia nos dias de hoje. Mas vamos imaginar que algum empreendedor queira homologar uma pequena e simples aeronave de instrução no Brasil. Ele começa a colocar os números no papel e descobre que somente a engenharia gastará US\$10 milhões. Vão mais alguns milhões para a execução da unidade de produção.

Aí ele corre na Anac para entender que tipo de ajuda, ou financiamento que existe para ele, e descobre que, para dar entrada no processo de certificação, tem de pagar uma TFAC de R\$891 mil. Não digo que a TFAC seja o maior problema, uma vez que existem vários desafios, como a falta de engenheiros especializados nas diversas áreas. Mas a TFAC é o que desanima.

E muito se imagina que o nosso concorrente lá fora não paga essa taxa, como também recebe vários incentivos e financiamentos, seja do setor público ou do setor privado. E aí, quando vem para o Brasil, ele paga uma taxa de R\$55 mil e tem sua aeronave convalidada, certificada no Brasil. É primordial que pensemos sobre essas taxas e como elas desestimulam o nosso já combalido setor sob pena de amanhã sermos importadores não só de aeronaves, mas também de pilotos.

O Brasil tem uma área continental que sempre precisará ser atendida por aeronaves. São elas que levam em suas asas o desenvolvimento e o futuro. Temos que cuidar da nossa aviação, seja homologada, certificada ou experimental.

É o que eu tenho a dizer hoje.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Muito bom.

Com base no artigo 121 do Regimento Interno, incluo extrapauta o seguinte requerimento para que possamos apreciá-lo.

ITEM 1 **Requerimento Nº 13, de 2016**

Requer, na forma do art. 374, inciso XVI, do RISF, que o prazo para apresentação de emendas ao PLS nº 258, de 2016, seja estendido até 30 de setembro próximo.

Autoria: Senador Vicentinho Alves e outros

Consulto o Plenário se há algum Senador que deseja encaminhar a votação. (Pausa.)
Passamos à votação do requerimento.

Os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam como se encontram. (Pausa.)

Aprovado.

Quero registrar a visita que nos foi feita pelo Presidente da Anac, Dr. José Ricardo Botelho; pelo Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Anac, Dr. Ricardo Catanat; pelo Ouvidor da Anac, Alex Romero; e o Superintendente de Administração e Finanças Anac, Lélio Trida Sene; com também o Assessor Parlamentar Jorge Sousa.

E, cumprimentando o Coronel Marus, estendendo os cumprimentos a todos os membros da Força Aérea Brasileira. E saúdo a todos presentes nesta reunião, assessores, consultores, à imprensa os nossos cumprimentos.

E, por fim, concedo a palavra ao eminentíssimo Relator, o Senador José Maranhão.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – Quero cumprimentar o meu Presidente, Senador Vicentinho, e, através dele, cumprimentar todos os integrantes da Mesa.

É evidente que o nosso papel nesta audiência pública é mais ouvir do que falar, porque, sem esta audiência pública e outras que a ela vão se seguir, este grande instrumento jurídico, legal da aviação poderia se tornar uma peça meramente decorativa, sem o sentido do realismo que ele precisa ter.

E esta audiência pública, assim como as demais que já foram realizadas, vão nos trazer a experiência dos homens e das mulheres que fazem a aviação. Eu gostei muito das primeiras palavras, como das demais, do Presidente do Sindicato dos Aeronautas. Estou falando certo? Ele foi muito preciso e muito conciso também, quando ele disse que a aviação não existe tal qual ela se apresenta no mundo inteiro, em função de tarifas ou da ação das autoridades. Ela existe em função do amor, da vibração, do sonho daqueles que fizeram e continuam fazendo a aviação nos vários planos, não somente no plano industrial, no plano da criatividade.

Não existirá um instrumento do homem atual, no século atual e nos séculos anteriores, que tenha mais evoluído do que a aviação.



Foi fruto naturalmente do sonho de Santos Dumont, que nós, a espécie humana, tocamos, visitamos, dominamos nosso satélite, a lua.

E hoje a gente sente, pelas informações que estão ao acesso de todos, que o homem não parou de sonhar, de pensar em visitar outros planetas, e não somente visitá-los, mas povoá-los até. Eu e certamente a minha geração podemos não ver a realização e a concretização desse sonho, mas outras gerações de humanos, de terráqueos, vão, no futuro, habitar outros planetas, não tenho a menor dúvida disso.

Por isso, comandante, você tem toda razão quando diz que a aviação, esse instrumento extraordinário a serviço da civilização, do conforto, do bem-estar, não é fruto de tarifas nem de taxas, elas vêm depois. E elas vêm nem sempre movidas de propósitos certos.

Eu dizia aqui, ao nosso palestrante, que retirar as tarifas talvez não seja uma solução para garantir a sustentabilidade material necessária aos vários segmentos da aviação, aliás, eles proliferaram. Nem sei se precisaria de tantos. Acho que essa proliferação de órgãos em cima de órgãos, muitas vezes repetindo as mesmas tarefas, as mesmas funções, mais atrapalham do que ajudam. Mas não serão nunca essas tarifas que vão sustentar o desenvolvimento, o progresso e uma relação harmoniosa entre aqueles homens e aquelas instituições, que fazem as coisas realmente acontecerem na aviação.

Eu vi o depoimento do padre piloto, e Vicentinho, que é seu amigo e o conhece de perto, acrescentou mais alguns exemplos do que eles fazem lá no extremo norte do País, dentro de uma adversidade tremenda, muitas vezes até sem o conforto do ar-condicionado, que estamos desfrutando aqui, agora, e nos gabinetes da Anac, naturalmente com muito mais ênfase. Mas, estão fazendo as coisas acontecerem, numa aviação experimental, que não tem fins lucrativos, nenhum, mas que já ofereceu, ao mundo inteiro, contribuições tão valiosas, que foram incorporadas à aviação industrial.

Mas, estão aí os estudos preliminares sobre as fibras, a utilização das fibras, como fibras de carbono, a própria fibra de vidro, na construção aeronáutica, que não começou nas grandes empresas, como a Boeing. A Boeing se convenceu depois e prosseguiu naturalmente com o acervo de recursos materiais que tem, laboratórios, etc. Hoje, temos, da Boeing mesmo, aeronaves de ponta, que são quase totalmente feitas de fibras de carbono. Quem pensava nisso? Quem pensava nisso exatamente eram esses homens que vivem do sonho de voar.

Então, aprendi muito aqui nessa reunião de hoje. Eu não sou histórico da aviação, mas sou pré-histórico, pelo menos na nossa geração, sou quase dinossauro, pela idade que tenho e pela vibração que vem desde os 12 anos de idade. E vim para esta Comissão, participei do código atual, que infelizmente não teve um comandante Vicentinho na Presidência, tinha colegas brilhantes, cultos, preparados, mas não tinha homens como ele, que fazem as coisas acontecerem, porque ele também, fora daqui, já deu a sua contribuição e continua dando.

Mas hoje eu tive uma surpresa agradável, porque vi que os homens que estão nos órgãos públicos se apresentaram aqui com suas ideias.

Eu não concordo com elas de início – e até correndo o risco de parecer parcial –, mas o Relator não pode ser apenas um juiz, ele tem que ser um cidadão que pense, que raciocine com isso que o comandante Presidente do Sindicato dos Aeronautas Castanho fala, que pense, mas pense não somente com a cabeça, mas com o coração também.

É preciso que aconteça isso, porque, se isso não tivesse acontecendo, eu bateria em retirada e não via nenhum futuro para a aviação.

Quando você vê, comandante, aquela exposição que você fez aqui apresentando os aviões experimentais e aqueles cientistas, técnicos e engenheiros que desenvolveram tantos aparelhos, inclusive um que se propõe a fazer as viagens interplanetárias mais baratas, 10% do custo, é assim que a aviação vive.

E tenho certeza de que aqui entre nós, os que estão do lado de lá e os que estão aqui em cima, as coisas vão acontecer porque todos estamos sintonizados nesse pensamento comum. Fazer um Código Brasileiro de Aeronáutica que seja um código, não apenas um acervo de medidas objetivas, de medidas quase que burocratas, mas seja um instrumento pulsante, verdadeiro, real da aviação nacional.

Eu dizia aqui ao nosso comandante tudo bem, que é preciso sustentar os aeródromos na base das tarifas, mas não é bem assim. Se nós pretendemos sustentar aeródromos que são economicamente inviáveis, mas necessários, estratégicos para que o Brasil continue crescendo, para que a aviação continue crescendo também, o Estado, os órgãos que administram a aviação precisam se assumir dessa função. Isso aqui não é uma conta de dever e haver.

Assim como, padre, o senhor deu exemplo na formação dos pilotos, em todas as outras profissões o profissional pode se qualificar, porque, afinal de contas, ele é brasileiro, sem gastar um tostão. Por que o aviador tem que pagar um curso? Então a aviação foi feita para os ricos? Nós vamos ter aqui só uma aviação não de profissionais, mas uma aviação de deleite?



Eu acho que os aeroportos estratégicos têm que ser sustentados pelo País, pelo orçamento da República. E os aviadores hoje já peguntam para que foi criada a Anac? Para que foram criados outros e outros órgãos? Se eles não têm responsabilidade de manter o que há de precioso, o que há de essencial para que aviação continue crescendo. Por que as empresas que hoje são concessionárias de aeroportos como o de Brasília, o de São Paulo, o do Rio de Janeiro não querem ser concessionárias de um aeroporto, por exemplo, na minha cidade João Pessoa? Porque eles estão pensando unicamente no lucro.

E aí é que eu digo: eles são importantes? Essas empresas são importantes? São importantes, mas eles não são mais importantes do que a necessidade de se dar sustentabilidade à base da aviação.

Eu me lembro ainda da campanha da aviação nacional que foi encampada por um grande jornalista, foi político também, Assis Chateaubriand, da minha terra. Escreveram-se aí obras e obras sobre Assis Chateaubriand, sobre o seu voluntarismo, sobre, às vezes, até a sua metodologia não convencional de obter as coisas. Ele saiu por esse Brasil afora e, onde tinha um milionário, ele exigia a doação de uma aeronave, porque ele teve a visão da aviação que nós temos hoje no Brasil. Mas, na época em que ele viveu, nos idos de 1940, 1945, não se tinha essa certeza.

Então, comandante, eu vou insistir, estou lhe bajulando muito. Eu subscrevo inteiramente o seu conceito de que a aviação não vive de tarifas, a aviação não se sustenta por tarifas, ela se sustenta pelo sonho, pela dedicação e pelo espírito público daqueles que acreditam na viabilidade desse grande País, que precisa tanto da aviação. E que ela, lamentavelmente, em pleno século XXI, não chegou ainda aos lugares em que deveria ter chegado. E chega porque tem um padre piloto, porque tem um Senador comandante, porque tem um homem que acredita na aviação experimental, que talvez nem precise disso, de outros que estão se dedicando a isso.

Então, eu até me excedi aqui no tempo, não é mais tempo de se falar, está na hora do almoço, porque essa sessão de hoje, Vicentinho, que foi feita graças a nossa visão, me perdoem agora aí a modéstia, de que a gente precisa das bases. Que coisa, nós não convidamos ainda o presidente da Embraer? Porque nós estamos certos, nós temos que vir da base para o topo, mas precisamos também ouvi-lo.

Precisamos trazer aqui um Ozires Silva, um idealista, um realizador, um homem que não pensou apenas em documentos, papéis e tarifas, ele pensou em algo que está acima de estudo, que existe apesar disso.

O fato de que os nossos profissionais estão sendo recrutados pela China, pelas empresas chinesas, também tem um lado positivo. É o reconhecimento de que aqui a formação de profissionais tem padrões internacionais. Por que os chineses chegaram aonde chegaram? Porque eles valorizaram o ensino, porque eles valorizaram a inventiva das pessoas. Ainda não chegaram a ter quadros profissionais, mas estão estendendo a mão ao Brasil. Esse é o lado positivo.

O lado negativo é que estamos perdendo profissionais. Nós investimos nesses profissionais. Pouco, mas investimos. E estamos mandando-os para a China.

É evidente que, se as empresas brasileiras tivessem a dimensão das empresas chinesas, nenhum teria saído daqui. Eu gostei quando você disse que é difícil para um brasileiro, com a cultura inteiramente dos chineses, viver lá. Eles naturalmente estão tendo a compensação financeira, porque aqui não tiveram a devida compensação financeira. Se tivessem, eles não iriam para lá. Não me consta que lá tem o mesmo número de pilotos americanos, franceses, ingleses.

Então, temos que ver tudo isso. E que isso sirva de alerta para nós. Vamos cuidar da formação de profissionais. O bom seria que o Brasil estivesse abastecendo o mundo todo de pilotos, mas, se nós não temos pilotos, estamos ameaçados de não termos piloto nem para atender a nossa demanda local. Então, onde está o erro, ou onde estão os erros?

Aqui a gente viu alguns desses erros e todos aqui se pronunciaram com absoluta independência e conhecimento de causa. Eu acho que a Anac e os demais órgãos da aviação têm quadros técnicos muito bons, mas ninguém tem quadros técnicos superiores aos profissionais que aqui se pronunciaram, trazendo sobretudo o concurso da sua experiência. Isso é real, muito mais real do que qualquer qualificação técnica.

Então, muito obrigado a vocês todos por se apresentarem aqui. Podem ter a certeza de que nós vamos fazer o máximo para que o nosso Código Brasileiro de Aeronáutica, que vai nos reger pelos próximos anos, seja tanto quanto possível, não é o retrato e a solução para problemas que o Brasil vivencia nos dias de hoje. E eu digo que, como piloto de mil e novecentos... É tanto tempo que às vezes até a gente gostaria de não dizer, mas 1957. Eu andava meio pessimista e disse a Vicentinho quando conversávamos sobre a possibilidade de eu relatar esse Código: Vicentinho, eu estou quase sem acreditar em soluções pelo massacre a que a nossa aviação está sendo submetida.

Na Paraíba, ainda há um aeroclube funcionando bem. Aliás, ha dois: João Pessoa e Campina Grande. Mas eu sei as dificuldades que eles estão enfrentando. Nós estamos agora, por exemplo, com uma briga – e aqui



eu convoco as autoridades presentes – com o setor imobiliário, que sempre teve a justificativa, que não é verdadeira, que não é legítima, de que os aeródromos, os aeroclubes invadem a cidade.

Na realidade, os aeródromos e os aeroclubes chegaram primeiro. Eles cresceram, porque o aeródromo e o aeroclube são sinais de progresso, desenvolvimento. Todo empresário pensa ficar perto do aeroclube, e, por conta disso, nós estamos sofrendo agora uma dificuldade, porque, inclusive, a prefeitura, não a administração de hoje, mas a anterior, tentou desapropriar a área do aeroclube e só não deu efetividade à desapropriação, que ainda está sendo judicializada, por conta de um dispositivo que consta do Código vigente, que foi uma emenda minha na elaboração do Código atual, que faz com que os aeródromos públicos, ainda que pertencentes a entidades privadas, como são os aeroclubes, tenham o mesmo tratamento que os bens públicos. E como o ato de desapropriação do aeroclube da Paraíba foi da administração municipal, ele feriu o princípio da hierarquia das leis, nós ainda estamos lá – precariamente, brigando com dois recursos aqui: um no Supremo, outro no Superior Tribunal de Justiça.

Essa é a realidade. Todos gostam de um transporte aéreo seguro, confortável, moderno, e, quando sentam naquela cadeira, evidentemente, pensam que aquela coisa caiu do céu. Na realidade, ele sobe ao céu, mas ele saiu daquela entidade fraca, pequena, precária financeiramente, que é o aeroclube, que é a escola de formação de pilotos.

Então, meus amigos, eu agradeço, também ao lado de Vicentinho, essa participação de vocês, que certamente vai ter bom uso por parte da relatoria, por parte da Presidência e por parte dos demais integrantes da elaboração desse Código de Aeronáutica, da aviação brasileira. Vai ser, sem dúvida nenhuma, um instrumento que vai contemplar os projetos e a importância de setores como os setores que vocês lideram.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Ouvir o Senador José Maranhão é sempre muito prazeroso, pelas duas experiências: a política, como o Senador da República, como ex-Governador da Paraíba e tantos outros mandatos que os paraibanos têm delegado a este grande brasileiro que é o Senador José Maranhão; e a outra experiência como aviador, uma pessoa dedicada à causa da aviação. Portanto, nada melhor para todos nós tê-lo como Relator do Código Brasileiro de Aeronáutica, que eu costumo dizer, Padre Paulo Sérgio, é o novo marco regulatório.

É daqui que vão sair efetivamente as leis para a aviação do nosso País, porque observamos, de 1986 para cá – e tivemos a participação do Senador Maranhão na época –, que muitas portarias, muitos atos surgem porque falta uma regra clara do Congresso Nacional, tanto na SAC quanto na Anac, e nós vamos procurar fazer o melhor possível em leis, pois o povo brasileiro, efetivamente, é o mais beneficiado por tudo isso, além de todos os profissionais da área. Por exemplo – e o Senador José Maranhão fala muito sobre questão de taxas –, esses dias atrás, eu estava com a minha netinha embarcando aqui para Porto Nacional, e fomos pedir refrigerante, um bolo, e ela achou caríssimo. Eu falei: “Sabe o que é isso, filha? É o excesso de taxa aqui nesses aeroportos.” Um pão de queijo aqui é quase cinco, dez vezes mais caro do que em qualquer outro lugar; o cafêzinho, e assim por diante. Isso atinge diretamente o bolso do povo brasileiro.

Então, nós precisamos efetivamente ter um meio termo, já proposto aqui pelo representante da Secretaria de Aviação Civil, do nosso Ministério de Transportes, tão bem conduzido pelo Ministro Maurício Quintella. Devemos achar um meio termo na questão também do combustível, na qual precisamos trabalhar muito. O Senado está trabalhando na questão do querosene, e nós precisamos também do avgas, que seja encontrado um meio termo no custo, porque aí atingirá, principalmente, os aeroclubes.

Portanto, ao finalizar, quero agradecer a todos os presentes, ao Professor Jorge, que presidiu tão bem a comissão de especialistas, que também não podemos deixar de registrar a contribuição que os especialistas já têm dado ao CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica) e a todos os presidentes de aeroclube, de escolas.

Eu quero aqui homenagear – aí puxando um pouco a brasa para a nossa sardinha – o meu compadre, Presidente do aeroclube da minha terra, Porto Nacional, compadre Nilton Barbosa, que tem feito um trabalho fantástico de dinamismo, altamente proativo como Presidente do aeroclube – tira água de pedra para aquele aeroclube funcionar. Eu até costumo dizer, Castanho, e disse hoje ao Presidente da Anac, que a Anac chega nos aeroclubes, que são os que estão em ordem, cadastrados, etc., para multar, para repreender. Deveria chegar mais no sentido de informar, de dialogar, de orientar, de entender as dificuldades que existem em um aeroclube, porque ninguém quer fazer nada errado. E, enquanto isso, quem está na clandestinidade, a Anac não vai porque não sabe nem aonde estão. Quer dizer, eles só vão em cima do que está certo, Coronel Maruci, no que está errado, eles nem sabe, porque pouca gente, e não vão lá saber de nada do que está acontecendo; horas de voo na clandestinidade, avião sem manutenção... Então quem mais sofre neste País é quem está certo junto às instituições, principalmente junto à Anac. E nós precisamos ter essa atenção.



Eu registrei isso ao Presidente Botelho. Aliás, diga-se de passagem, eu quero parabenizar a forma democrática, aberta, que encontrei no Presidente Botelho – viu, Professor Jorge? Foi a primeira vez em que um Presidente da Anac vem ao Senado dialogar. Os outros se sentiam enclausurados ali na instituição. E isso é bom, porque esse é o espírito que hoje o País exige de todos nós, agentes públicos.

Portanto, ao Padre Paulo Sérgio os nossos agradecimentos, em nome de todos os demais ilustres convidados, que sempre, nessas audiências públicas já registradas pelo Senador José Maranhão, têm contribuído muito para que, com certeza, o nosso Relator apresente um excelente Código ao Senado Federal e ao País.

Nós estamos tendo o luxo de termos um Relator, e, ao finalizarmos aqui a Comissão, esse relatório, este vai à Comissão de Constituição e Justiça, da qual ele é o Presidente. Então, nós já estamos aí numa carona boa com o nosso Presidente da CCJ, para gente aprovar esse relatório o mais rápido possível, ainda dentro deste ano, tanto na CCJ quanto no plenário, porque essa também é a vontade do Presidente Renan Calheiros, que está entusiasmado, desde o primeiro momento, com o nosso Código Brasileiro de Aeronáutica; e depois à Câmara. Se houver modificação, volta ao Senado, e vamos concluir essa tarefa, se possível, ainda dentro deste ano de 2016.

Portanto, não havendo nada mais a tratar, agradeço a presença de todos. Esclareço que a data e o tema da próxima audiência serão informados, com a devida antecedência, pela Secretaria, na página da Comissão.

Declaro encerrada a presente reunião.

Muito obrigado a todos. (*Palmas.*)

(Iniciada às 10 horas e 19 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 26 minutos.)

**Senador Vicentinho Alves
Presidente da CEAERO**



ATA DA 5 ª REUNIÃO DA COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EXAMINAR O PLS 258, DE 2016 DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 55ª LEGISLATURA, REALIZADA EM 08 DE SETEMBRO DE 2016, QUINTA-FEIRA, NO SENADO FEDERAL, ANEXO II, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, PLENÁRIO Nº 3.

Às dez horas e dezesseis minutos do dia oito de setembro de dois mil e dezesseis, no Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 3, sob a Presidência do Senador Vicentinho Alves, reúne-se a COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EXAMINAR O PLS 258, DE 2016 com a presença dos Senadores Pedro Chaves, José Maranhão, Flexa Ribeiro e Lasier Martins. Deixam de comparecer os Senadores Paulo Rocha, Randolfe Rodrigues, Jorge Viana, Hélio José, Acir Gurgacz e Roberto Rocha. Passa-se à apreciação da pauta: **Audiência Pública Interativa**.

Finalidade: Audiência Pública para tratar sobre o capital estrangeiro nas empresas aéreas brasileiras, nos termos dos Requerimentos nº 006 e 009/2016-CEAERO. **Participantes:** Sr. José Adriano Castanho Ferreira, Diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas; Sr. Ricardo Bisinotto Catanant, Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; Sr. Tarcisio Geraldo Gargioni, Vice-Presidente Comercial, Marketing e Cargas da Avianca (representante de: Associação Brasileira de Empresas Aéreas - ABE-AR); Sr. Rogério Teixeira Coimbra, Secretário de Política Regulatória de Aviação Civil da Secretaria de Aviação Civil - SAC (representante de: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil); Sra. Patrizia Xavier, Diretora de Relações Institucionais da Azul Linhas Aéreas Brasileiras (representante de: Associação Brasileira de Empresas Aéreas - ABEAR); Sr. Alberto Fajerman, Assessor de Relações Institucionais da Gol Linhas Aéreas (representante de: Associação Brasileira de Empresas Aéreas - ABEAR). Sr. Guilherme Leite, Gerente Jurídico da LATAM Airlines Brasil (representante de: Associação Brasileira de Empresas Aéreas - ABEAR). **Resultado:** Audiência pública realizada. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às doze horas e quatorze minutos. Após aprovação, a presente Ata será assinada pelo Senhor Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Bom dia a todos e a todas.

Havendo número regimental, declaro aberta a 5ª Reunião da Comissão Especial destinada a analisar o Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Conforme convocação, a presente reunião destina-se à realização de audiência pública interativa, com os convidados indicados no Requerimento nº 6/2016, para tratar do capital estrangeiro nas empresas aéreas brasileiras.

Esclareço que, devido a um erro de redação, o requerimento previa o debate sobre a concessão de aeroportos após a abertura do mercado ao capital estrangeiro. Contudo, nos termos do plano de trabalho aprovado, o assunto a ser debatido na audiência de hoje é o capital estrangeiro nas empresas aéreas brasileiras.

Informo ainda que o Requerimento nº 9, de 2016, solicitou a presença de um representante da Federação Internacional das Associações de Pilotos.

Entretanto, a instituição informou que não poderia comparecer na data de hoje.

Como é habitual, esta audiência pública será realizada em caráter interativo com a possibilidade de participação popular. Por isso, as pessoas que têm interesse em participar, com comentários ou perguntas, podem fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, e também pelo Alô Senado, através do número 0800-612211.

Para organizar os nossos trabalhos, informo que, após a exposição dos convidados, a palavra será concedida aos Senadores na ordem de suas inscrições.

Estão presentes os seguintes convidados, Sr. Rogério Teixeira Coimbra, Secretário de Política Regulatória de Aviação Civil, Secretaria de Aviação Civil – SAC, representante do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Já aproveito e convido o Dr. Rogério para fazer parte da Mesa.

Nós teremos duas Mesas, a primeira com três palestrantes por parte do Governo Federal e a segunda com os demais palestrantes com relação às empresas e aos aeronautas.

Convido, também, o Sr. Ricardo Bisinotto, Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos na Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Seja bem-vindo.

Convido o Comandante José Adriano Castanho Ferreira, Diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

Peço à Secretaria que imediatamente conduza e acomode à mesa os nossos convidados que já estão aqui.

Estão também presentes os seguintes convidados, que representam a Associação Brasileira das Empresas Aéreas e que comporão a Mesa seguinte.

A Sra Patrizia Xavier, Diretora de Relações Institucionais da Azul Linhas Aéreas Brasileiras.

O Sr. Alberto Fajerman, Assessor de Relações Institucionais da Gol Linhas Aéreas.

O Sr. Tarcisio Geraldo Gargioni, Vice-Presidente Comercial, Marketing e Cargas da Avianca.



E o Sr. Guilherme Leite, Gerente Jurídico da Latam Airlines Brasil.

Essa Presidência sugere o tempo de 10 minutos para cada palestrante.

Inicialmente concedo a palavra ao Sr. Rogério Teixeira Coimbra, Secretário de Relações de Política Regulatória da Aviação Civil, Secretaria de Aviação Civil.

Portanto, V. S^a dispõe de dez minutos.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – Bom dia a todos, bom dia, Senador Vicentinho Alves, Presidente da Comissão, bom dia a todos os colegas de Mesa, a todo o público presente e ao público que nos assiste pela internet.

Queria mencionar, mais uma vez, o prazer de poder estar aqui fazendo parte desta discussão, trazendo a posição do Governo com relação a assunto tão relevante, debatido já há tanto tempo. Eu, particularmente, participo de discussões sobre esse tema de participação de capital estrangeiro há mais de 12 anos. É um tema de extrema relevância, e louvo a iniciativa do Senado de trazê-lo mais uma vez à baila e tentar avançar com medidas legislativas que possam endereçar os anseios do setor e os anseios da sociedade para um setor que há muito tempo deixou de ser um setor de transporte de elite e hoje já supera o setor rodoviário em número de passageiros transportados nas viagens interestaduais. Hoje se configura, portanto, claramente, um meio de transporte de massa essencial para o transporte de toda a população brasileira, principalmente num país de dimensões continentais como o Brasil.

O primeiro ponto que eu acho que vale a pena mencionar diz respeito a essa discussão sobre a eliminação de restrições a investimentos estrangeiros em empresas aéreas brasileiras. Eu entendo que, para esse ponto ser superado, basicamente o que precisamos é de clareza quanto ao real significado dessa medida e ao impacto dela. Então, trazer luz a esse debate é fundamental num cenário onde existe muita informação errada, o que gera confusão quanto ao que significa a medida e gera, consequentemente, alguma apreensão sobre os impactos que essa medida pode trazer.

Em primeiro lugar, é necessário fazer uma distinção muito clara. A permissão para investimentos estrangeiros em empresas aéreas em nada se confunde com direito de cabotagem, ou seja, o direito de empresas aéreas estrangeiras operarem voos domésticos no Brasil. Essa possibilidade é, e vai continuar sendo, proibida pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, não é sequer um ponto em discussão por parte do Governo. A proposta, na verdade, trata de permitir que pessoas nascidas em outros países possam investir em empresas aéreas brasileiras ou abrir novas empresas aéreas no Brasil, obviamente sujeitas às mesmas condições impostas às empresas existentes, ou seja, pagando impostos no Brasil, sujeitas às normas técnicas e às regulações da Anac, gerando empregos no Brasil, com restrição de manutenção de empregos de aeronautas, tripulação, para brasileiros exclusivamente.

É importante ressaltar que a restrição existente hoje, limite máximo de 20% de capital estrangeiro, data do Código de 1986. Ou seja, este ano esse Código faz 30 anos. Então, independentemente da discussão se essa foi uma medida acertada ou não à época, é necessário reconhecer que, em 30 anos, com toda a mudança tecnológica e mercadológica que houve, o cenário mudou bastante, e a gente precisa rever e rediscutir as bases postas hoje.

Trata-se de uma restrição das mais severas que se veem em qualquer país do mundo. Inclusive, é importante mencionar a posição a Icao, a Organização Internacional de Aviação Civil, sobre o tema. Já existe recomendação da Icao no sentido de que os países tenham urgência em caminhar no sentido de liberalizar a restrição de capital estrangeiro em suas empresas aéreas. Inclusive, existe uma discussão já bem avançada no sentido de se alterar o critério com que os países enxergam a nacionalidade das empresas, de migrar de um critério que vê propriedade e controle para aceitar a designação de que a empresa do país A vá para o país B para um critério que considera justamente controle regulatório e sede principal da empresa, que é justamente o ponto que a gente enxerga como necessário. É o Brasil que tem o controle regulatório sobre essa empresa? É o Brasil que tem a sede principal da empresa?

A geração de empregos dessa empresa é para o Brasil? A gente entende que esses são os pontos mais relevantes.

Um outro ponto em que eu entendo muito necessário fazer uma distinção é que, ao contrário do que inicialmente se vislumbra, esse limite à capitalização das empresas se aplica mesmo dentro do Brasil e a brasileiros. As empresas têm severas restrições, nenhuma empresa brasileira consegue, hoje, se enquadrar no nível de governança mais alto, que é o novo mercado da Bovespa, e vender ações na própria Bovespa, porque a ação que está listada em Bolsa muda de mão a cada dia, e a empresa não consegue comprovar diariamente que o proprietário daquela ação pulverizada está em controle de brasileiros. Então, isso gera inibição em investimento nessas empresas, mesmo dentro do Brasil.



E outro ponto é que essa restrição não se aplica só às empresas regulares. Hoje a gente deve ter cerca de 600 a 700 empresas, se somar táxi aéreo, serviço aéreo especializado, que são principalmente aeroagrícolas, sobre as quais essa restrição recai. Então, há um custo regulatório alto, há uma restrição a investimento mesmo na aviação de menor porte, e aviação que não trata de transporte de passageiros, devido à restrição.

Geralmente, ouve-se alguns pontos de preocupação com relação à medida. O primeiro deles é uma afirmação às vezes assim: "Não, mas esse é um setor estratégico." E a primeira questão é: qual é a consequência disso? E eu me pergunto: outros setores em que não há nenhum limite de capital estrangeiro – posso citar os setores de telecomunicações, bancos, aeroportos, portos –, esses setores não são estratégicos? Não entendo que o fato de um setor ser estratégico torna necessária alguma restrição a investimentos estrangeiros nesse segmento.

Argumentos com relação à geração de empregos: entendo que esses argumentos são favoráveis à liberação de capital estrangeiro. Na medida em que a gente está preservando a regra de exclusividade de contratação de tripulação brasileira, mais investimentos só vão aumentar a geração de empregos, a geração de renda, a oferta de serviços.

Com relação à concorrência, mais uma vez: concorrência é sempre algo muito positivo, já que se dá em igualdade de condições, como mencionei antes. Todo o nível de custo existente para as empresas aéreas brasileiras é válido, independente de quem investiu na sua empresa.

Então, uma coisa curiosa, como mencionei: em outros setores da economia, como os que citei e vários outros, os investimentos estrangeiros no Brasil são permitidos, e mais do que isso: eles são muito bem-vindos e, além disso, o Brasil promove *road shows* mundo afora e eventos de promoção comercial, tentando atrair mais investimentos para o Brasil. Mas o setor de transporte aéreo proíbe esses investimentos, como se o País não precisasse de investimentos nesse setor – e é um setor que, pelo contrário, precisa bastante de investimentos, é um setor intensivo em capital.

Mais investimentos, em qualquer setor, vão significar mais oferta, mais concorrência, melhores preços, maior variedade de opções aos passageiros, etc. Então, eu entendo que é um contrassenso a gente querer tudo isso e, ao mesmo tempo, limitar os investimentos que podem viabilizar isso. A permanência de limitações a investimentos no setor só é positiva para quem não deseja mais concorrência – concorrência essa, diga-se de passagem, em bases iguais.

Outra alegação, que é a de que empresários estrangeiros teriam interesse apenas nas rotas mais densas, é no mínimo ingênuo. Entendo que empresários, independentemente de onde nasceram, buscam retorno do seu investimento e estabelecem voos onde acreditam que possam obter esse retorno. Não é pelo fato de um empresário ter nascido no Brasil que ele vai estabelecer voos regionais sem acreditar que aquele mercado ou tem um incentivo do Governo ou, por si só, pode trazer retorno ao seu investimento. E eu gosto sempre de dar o exemplo da Azul, que eu acho que é a empresa que melhor exemplifica os benefícios que essa medida traria.

O principal acionista da Azul, David Neeleman, é cidadão americano, mora nos Estados Unidos. Em minha visão, para nossa sorte, ele nasceu no Brasil. O pai dele trabalhava no Brasil quando ele nasceu. Eu digo para nossa sorte porque, se não fosse essa feliz coincidência, a nossa legislação antiga, arcaica, teria proibido a instalação de mais uma empresa aérea no Brasil. Então, hoje, nós teríamos menos concorrência, menos cidades atendidas, menos empregos gerados, menos inovações no setor, menos geração de impostos, um cenário que não é benéfico para ninguém.

É curiosa, ainda, a constatação, mais uma vez dando o exemplo da Azul, dirigida por um cidadão americano, que mora nos Estados Unidos...

(Soa a campainha.)

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – ... é a empresa que mais voa no mercado regional, é a empresa brasileira que mais compra aeronaves da Embraer, de fabricação nacional, e não é porque haja qualquer bondade por parte da empresa, mas porque ela acredita no mercado brasileiro, independente de onde nasceu, de onde mora o seu acionista.

Então, a meu ver, quem mais acreditar no nosso mercado, quem mais tiver interesse em investir na nossa aviação, seja a aviação troncal, a aviação regional, deve ser muito bem-vindo, independente do nascimento. Acho que os passageiros e a economia, em geral, do Brasil agradecem. É um setor em que a gente tem vivido, dado o momento econômico, uma retração de oferta que afeta muito as pessoas. Acho que o Parlamento sente muito cada vez que uma cidade deixa de ser atendida, o impacto disso para aquela localidade. Então, inibir investimentos nesse setor não é positivo para ninguém.

A posição que eu trago aqui do Governo Federal é de que ele é favorável à extinção de qualquer limite de investimentos estrangeiros no Brasil, com a ressalva que sempre gosto de fazer: mantidas as condições de concorrência isonômica, a geração de empregos para brasileiros e o controle regulatório da Anac. Essa é a posição.



Queria agradecer a oportunidade e já me colocar, de antemão, à disposição para os debates e para as perguntas que possam surgir. Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Concedo a palavra ao Sr. José Adriano Castanho. Não, desculpem-me.

Com a palavra o Dr. Ricardo, Superintendente de Acompanhamento de Serviços Aéreos da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), por até dez minutos.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Muito bom dia a todos. Muito obrigado, Senador Vicentinho, pelo convite para, mais uma vez, estar aqui debatendo um assunto tão importante para a aviação nacional.

Esse assunto surgiu no âmbito desta Comissão por conta da proposta que foi feita no projeto de lei encaminhado, do qual tive oportunidade de fazer parte, na Comissão de Especialistas para a Reforma do CBA. Parece-me uma excelente oportunidade de esclarecermos dúvidas e tirarmos alguns dogmas. O Rogério bem colocou que há muita desinformação sobre a questão. E os impactos disso, na nossa avaliação – e vou poder acrescentar alguns pontos à fala do Rogério –, são favoráveis.

Eu gostaria de tentar traçar um breve panorama histórico de onde vem essa limitação, quais são as raízes disso e porque isso persiste até hoje.

A celebração da Convenção de Chicago, em 1944, foi o nascimento, no cenário pós-guerra, o florescimento da aviação internacional. Os países se reuniram e celebraram a até hoje vigente Convenção de Chicago, de 1944, e ali se estabeleceram, portanto, as liberdades do ar, as regras para que uma aeronave saísse de um dado país e fosse para outro país. Desde então, essas regras e as liberdades do ar têm sido aplicadas – portanto, há mais de 70 anos.

E aí se exige – a despeito de a aviação ser um setor extremamente internacionalizado e ter sido o que permitiu a ligação entre os povos, o desenvolvimento e o surgimento mesmo do fenômeno da globalização –, que um avião não possa sair – desde então e ainda há regras limitativas nesse sentido – de um país para outro sem que haja uma expressa e explícita autorização de rota a rota, qual a localidade de que essa aeronave tem que sair, e qual a aeronave, por vezes, que tem que ser utilizada, a depender dos termos desses acordos bilaterais que são celebrados entre os países.

Então, há estimativas de que esses acordos e emendas aos acordos, e protocolos e memorandos de entendimento cheguem a mais de 10 mil instrumentos, celebrados entre os países para que o transporte aéreo aconteça de um país para outro.

Por que isso ainda existe, esse sistema da Convenção de Chicago, e junto com ele um primado da questão da limitação do capital estrangeiro? Lá atrás, a gente pode entender, justamente nesse cenário de pós-guerra e do florescimento da aviação internacional entre os países, em que era do interesse de cada país ter a sua empresa de bandeira, representando o país lá fora. Havia forte participação dos Estados nas empresas aéreas, por questões de estratégia militar, mobilização de tropas. Então, se houvesse uma guerra, as aeronaves de um dado país utilizadas na aviação civil, que vinham inclusive no pós-guerra, haviam sido utilizadas em tempos de guerra e passaram a transportar passageiros nos primórdios da aviação civil, elas seriam utilizadas para mobilização de tropas daquele país. Então, o país deveria se certificar de que aquela empresa aérea fosse controlada por seus nacionais, para que, numa situação como essa, se pudesse utilizar.

A questão das empresas de bandeira, como eu mencionei: o interesse de que os países tivessem as suas empresas e os seus empresários, enfim, representados no mercado internacional.

A aviação que nós temos hoje, 70 anos passados, é muito diferente disso. As aeronaves pertencem, em sua larga maioria, a grandes grupos “lessores” de multinacionais. Então, elas são aeronaves que vêm de fora e são trazidas pelas empresas nacionais para que sejam utilizadas e devolvidas para esses “lessores” quando não haja demanda. E é o que está acontecendo exatamente nesse momento de crise.

Então, apesar de, nesses 70 anos, os acordos de serviços aéreos entre os países terem evoluído para modelos de *open skies*, esses vestígios do sistema de Chicago ainda impedem o crescimento da aviação, e o controle de capital estrangeiro ainda é um grande mito que mais e mais vem sendo discutido. Essa discussão não acontece aqui no Brasil, mas em outros países. Na União Europeia já existe uma diretiva de que o assunto seja estudado, portanto, é a mesma discussão que nós estamos tendo aqui sobre a flexibilização para capital estrangeiro. E os Estados Unidos já vêm tentando implementar essa flexibilização há mais de uma década. Desde 2005, já há notícia de que se tenta discutir o assunto por lá, mas ainda não foi adiante. Mas me parece uma questão irrefreável. A questão é quando vai acontecer e se o Brasil vai dar esse passo nesse momento.

O capital, investimentos, a gente fala de capital estrangeiro, como o Rogério bem colocou: há um ônus regulatório que a própria Anac tem no controle dos estrangeiros que estão por trás de cada uma das empresas aéreas. A agência hoje é obrigada por lei a fazer uma investigação em toda a cadeia societária de uma prestadora de serviço, de uma empresa aérea, de quais são as pessoas físicas que estão por trás das pessoas jurídicas



que são sócias e sócias dos sócios das pessoas jurídicas. Isso, por vezes, dependendo da estruturação societária, pode levar meses nessa análise para essa aprovação.

Os fundos de investimento hoje não têm, por vezes, nacionalidade, são fundos multinacionais. No capital global não é possível, por vezes, se descobrir quem são os nacionais que estão por trás. E os problemas que nós temos hoje poderiam ser bem endereçados com uma eventual mudança da legislação, permitindo maiores investimentos estrangeiros no setor.

O Brasil tem pouca poupança doméstica hoje, o que encarece os investimentos, então, o capital estrangeiro, nós julgamos que seria uma forma mais efetiva de aumentar a concorrência no setor. É um setor que vem com prejuízos bilionários desde 2011, as empresas estão tendo dificuldades na alavancagem de investimentos, de recursos, e o capital estrangeiro viria em socorro ao setor, inclusive, neste momento. À medida que o capital estrangeiro aumenta, mercados menos atrativos passam a ser mais interessantes, como o próprio Secretário também já mencionou, portanto, mais investimentos estrangeiros aumentariam a probabilidade de rotas regionais serem atendidas, na nossa avaliação.

Eu gostaria também de frisar aqui o que já foi dito pelo Rogério, mas que me parece um marco fundamental, dado que toda a nossa legislação e regulação estão completamente alinhadas com os preceitos da Organização de Aviação Civil Internacional. Na 30ª Assembleia da Oaci, essa organização internacional, reporta às conclusões da 6ª Conferência Decenal Mundial de Aviação, e eu gostaria de citar exatamente o que foi colocado no texto dessas conclusões sobre liberalização de acesso a mercados e sobre propriedade e controle de empresas aéreas:

Estados devem dar continuidade à liberalização da propriedade e controle, de acordo com suas necessidades, através de várias medidas existentes, como suspensão de restrições em acordos bilaterais ou outras recomendadas pela Oaci.

E, como menciona a OCDE, a aviação é um fator indutor de globalização.

Eu gostaria de mencionar um estudo que se fez na agência sobre a questão da possível eliminação da barreira ao capital estrangeiro, e, para sumarizar aqui a minha fala, tecer alguns pontos. A eliminação da barreira ao capital estrangeiro no setor tem o potencial de gerar os seguintes resultados:

- Criação de novas empresas com sede e administração no Brasil, submetidas às leis nacionais e à regulamentação da Anac, em iguais condições de prestação de serviço às das demais empresas brasileiras já atuantes.
- Geração de emprego e renda e recolhimento de impostos no País.
- Novas alternativas de fontes de captação de recursos e de investimentos para as empresas aéreas existentes, possivelmente menos onerosas.
- Maior proteção contra crises cíclicas.
- Maior concorrência que induza à inovação, à melhoria da eficiência, à redução de tarifas e à inclusão social.
- Ampliação da oferta de voos e estímulo ao turismo.
- Propiciar que investidores interessados possam constituir empresas aéreas com foco na demanda de transporte aéreo em localidades com menor densidade de demanda...

(Soa a campainha.)

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – ... utilizando-se de aeronaves com menor capacidade, mais propícias e economicamente viáveis para esse mercado. As empresas já atuantes operam com frota homogênea e com capacidade para rotas de maior densidade de demanda.

E, por fim, novos modelos de gestão e de negócios.

Com isso, eu encerro a minha fala, Senador, e agradeço mais uma vez pela oportunidade da discussão. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Muito obrigado, Dr. Ricardo.

Concedo a palavra ao Comandante Castanho, Diretor do Sindicato Nacional dos Aeronautas.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Bom dia a todos. Bom dia, Senador Vicentinho, Presidente desta Comissão e também incentivador de toda esta discussão. Eu creio que não seria possível estarmos aqui discutindo este assunto se não houvesse o pioneirismo na visão do que precisa mudar, do que precisa ser feito em relação à aviação.

É importante esta discussão e é importante apontar alguns problemas e também soluções. Eu não venho aqui simplesmente representando o sindicato; eu venho aqui representando uma ferramenta da sociedade organizada no sentido de apontar, contribuir para alguns aspectos que verificamos na questão da abertura do



capital estrangeiro, como fizemos ao participar de toda a discussão o tempo todo – já participamos aqui com o Rogério, com o Catanant e com muitos aqui da Comissão de Especialistas com relação a todos esses assuntos.

Este assunto para nós sempre foi sensível e até polêmico, porque sempre vimos que havia uma vulnerabilidade da mão de obra embarcada no caso de abertura de capital, assim como em toda a discussão de abertura dos céus. Hoje não é o caso aqui, mas a abertura do capital faz parte de um processo de abertura dos céus. Ela por si só não contempla esse tema, mas está dentro do contexto.

Como sociedade organizada, nós temos obrigação de apontar onde existem as fragilidades e apontar também uma ressalva mitigatória para esses problemas. É neste intuito que vimos aqui hoje, assim como participamos de toda a discussão durante todo o tempo: contribuir para que alguns aspectos sejam considerados nesta discussão além de, por óbvio, prerrogativa de todo sindicato, defender a categoria e defender a mão de obra embarcada, que entendemos que é, nesta discussão toda, o elo mais frágil e mais vulnerável.

Eu gostaria de começar a apresentação. Por favor.

Primeiro, é simples quando se discute simplesmente a abertura do capital. Quando falamos simplesmente em abertura de capital, é um item em que entendemos ser um dever do Estado regular e um dever de Estado verificar onde existem as fragilidades, as vulnerabilidades e mitigá-las. Porém, o setor da aviação não é tão simples assim. Ele é muito complexo. A aviação é um sistema complexo, em que interagem vários fatores ao mesmo tempo. Isso significa dizer que não é possível desconsiderar os reflexos de qualquer intervenção em fatores correlatos. Por que eu falo isso?

Pode passar o próximo eslaide, que é mais fácil de explicar.

Vamos partir da questão de céus abertos. Todos estes fatores que estão listados à esquerda ali, de certa forma, fazem parte de uma abertura total e irrestrita de nossos céus, digamos assim, que é uma globalização da aviação mundial, que aconteceu na Europa e que vem acontecendo mundo afora.

Entendemos que não há como fugir dessa discussão. Portanto, temos que construir dentro dessa discussão ressalvas, de novo, ressalvas mitigatórias para problemas e reflexos que possam acontecer não só para a tripulação, que é mão de obra embarcada, mas para todos os setores.

Liberdades do ar: é uma discussão tratada geralmente via acordos bilaterais, é um problema que pode ter correlação com a abertura do capital, seja agora, seja no futuro, como vou mostrar mais à frente.

Acordos bilaterais: não tratam só das liberdades, mas de outros aspectos, que podem tratar tanto da questão macro como entre países.

Intercâmbio de aeronaves: uma ferramenta inteligente, interessante, que pode ser utilizada, mas, num contexto geral, pode ter, sim, uma correlação inclusive negativa com os outros aspectos.

Liberdade de licenças: faz parte de céus abertos, acontece na Europa, aconteceu e está acontecendo. Temos problemas lá, não é só sucesso o case da Europa. Nós temos que pegar aquilo que deu errado e corrigir para implantarmos aqui, e não simplesmente não analisar todos esses fatores pelo fato de estarmos discutindo simplesmente a abertura do capital. Tem, sim, interação e correlação cada item desses com a abertura do capital, assim como os outros.

Liberdade de matrículas; fusão de grandes marcas: têm também reflexo nessa questão de céus abertos. De novo: estamos aqui para discutir abertura do capital, mas não podemos desconsiderar os reflexos correlatos em todos esses itens. Embora isso não esteja acontecendo aqui agora, há uma discussão, há uma tendência mundial para isso, e temos de considerar o fato da discussão da abertura do capital para todos os outros fatores, porque mais cedo ou mais tarde estaremos aqui discutindo essa questão.

Pode passar, por favor.

Rapidinho, só para quem não conhece muito aviação ter uma noção. Aviação é um sistema complexo mesmo. Está aqui o Rogério, que conhece muito disso, e o Catanant, que podem dizer e explicar por que estou citando essa questão. A primeira à quarta liberdade foram praticamente usadas até hoje na relação básica da aviação, digamos assim. Então, eu separo as nove liberdades em três grupos. O primeiro grupo, até a quarta liberdade, que é o que acontece hoje, uma aeronave poder ir e voltar para outro país, pousar, abastecer, enfim, tudo isso faz parte até da quarta liberdade. Temos no Brasil já acordos bilaterais de quinta e sexta liberdade com vários países, acordos esses que foram assinados na década de 70, 80 e 90 e são assinados até hoje. Qual o problema disso? Nenhum. O problema é que o reflexo disso com outros fatores pode, sim, ter de ter alguma ação mitigatória, pode precisar, pode necessitar. A sétima, oitava e nona liberdade são de um grupo que estariamos trabalhando no âmbito da cabotagem. Também creio que não seja esse o assunto nem entendo que isso esteja em discussão, por um bom tempo.

Pode passar, por favor.

A quinta liberdade hoje. Por exemplo, em 1987, se não me engano, se não me falha a memória, foi assinado um acordo bilateral de quinta liberdade – vou citar um exemplo que temos aqui no nosso País – com o



Chile. O que aconteceu com essa quinta liberdade? À época, não se poderia imaginar que nós teríamos empresa comprada, explorada ou fusionada com uma empresa chilena, uma empresa mãe.

Em 1987, imaginávamos que a Varig faria essa compra – todos conhecem –, porque a aviação brasileira vivia outro momento, mas não se imaginava que na verdade ia se inverter esse fator. Houve um acordo bilateral em que se entendia que havia uma reciprocidade de ações e de vantagens, porém hoje vivemos uma situação diferente. A nossa aviação já não existe mais. Estamos vivendo uma situação de abertura de capital, investimentos grandes de empresas estrangeiras em empresas que anteriormente eram nacionais.

A questão nesse ponto é que já houve voos transferidos de empresas que eram até então brasileiras para empresas estrangeiras. Não há problema nessa transferência, no sentido do negócio. Em termos de transporte de passageiros, vai haver mais oferta, porém, há um reflexo negativo para a mão de obra embarcada.

(Soa a campainha.)

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Antigamente havia um voo do Chile para Guarulhos e a TAM fazia um para a Europa. Hoje, com a quinta liberdade, eles podem explorar esse voo até Guarulhos e seguir fazendo esse voo, que era da TAM, como a quinta liberdade, seguindo uma aeronave chilena, embora hoje seja tudo a mesma coisa.

Pode passar, por favor.

É um reflexo que vem do passado, quando não se avaliava o risco que existia. E eu não venho aqui para dizer que é boa ou não a abertura. Estou dizendo que devemos avaliar, sim, todos os riscos.

Esses são os acordos de quinta liberdade que nós temos com alguns países.

Pode passar, por favor.

É o que nós temos basicamente no mundo hoje: Estados Unidos liberam até 25% do seu capital para investimento estrangeiro; Europa, 49%, sendo até 100% entre o bloco europeu, a União Europeia, mas isso é entre eles; a China. Há um caso específico da Austrália e da Nova Zelândia, que também, entre elas, têm 100% de reciprocidade. Na América Latina, nós temos o Chile com 100% hoje, que tem a mesma relação, e nenhum outro país do tamanho do nosso com essa relação de 100%.

Estamos aqui construindo um *case*. Pode ser que seja um *case* de sucesso, sim, pode ser. Mas não temos a certeza, porque não existe um país do tamanho do Brasil no mundo com essa abertura. Se for um *case* de sucesso, a Austrália é só com a Nova Zelândia, porque eles têm a reciprocidade entre si.

Enfim, nós temos que avaliar essa questão.

A relação que nós temos hoje dos países que têm abertura, e qual a abertura em relação ao capital estrangeiro. Podem ver que o Canadá, os grandes mercados, os grandes países que têm um volumoso mercado de aviação estão aí. E o que eu disse de novo: não sou contra ou a favor da abertura. O que eu defendo é que algumas ressalvas mitigatórias têm que ser estudadas e implementadas.

Pode passar, por favor.

Então, independente da abertura, se não houver redução de carga tributária, redução de tarifa, redução de encargos trabalhistas, redução do teto de ICMS de querosene na aviação – e já existe inclusive um projeto de lei tramitando no Senado, que é importante –, sem isso ser implantado...

Nós não queremos empresas fracas. Queremos empresas boas, empresas fortes, porque não teremos empregos bons em empresas ruins. Então, talvez a abertura não resolva todo o problema, porque empresas vão vir para cá para competir no mesmo pé de igualdade com as empresas que temos aqui hoje e vão ter o mesmo problema de carga tributária.

Pode passar, por favor.

Hoje nós temos o seguinte: em relação aos Estados Unidos, temos uma carga tributária em torno de 35%, e os Estados Unidos, 19%. Se o americano vier para cá e comprar uma empresa brasileira vai concorrer com 35%. Será que é a solução?

Então, não só a abertura do capital, eu creio que existam outros fatores que precisam ser implementados. E aí fazemos coro com as empresas que precisam, sim, desse incentivo.

Temos 60% dos custos em dólar. O mercado do câmbio, hoje, altera totalmente a programação das empresas, é quase impossível fazer uma gestão eficiente. Mais de 40% dos custos são em combustível. Então, às vezes parece que temos sempre que brigar com as empresas em algum ponto, temos sim que fazer coro, e não é possível, com esses fatores, você competir, ou o contrário, não é possível a empresa vir de fora e competir de forma diferente. Ela vai estar no mesmo cenário, no mesmo ambiente.

Pode passar, por favor.



Nós temos hoje a United com participação na Azul, temos a Delta com participação na Gol, temos a Avianca pertencendo à Avianca Colômbia, a LAN com a TAM, então, se isso não for o suficiente, se o capital não resolver, talvez a gente precise repensar nosso modelo de aviação, que possui a maior carga tributária do mundo.

Pode passar, por favor.

Temos um potencial de exploração fantástico, em nosso País: nós temos menos de uma viagem *per capita*, enquanto os Estados Unidos têm mais de duas. Então, temos aí um potencial absurdo para ser explorado. Quem vai explorar esse potencial? Não importa, mas temos que tomar certos cuidados. E aí entram de novo ressalvas mitigatórias.

Pode passar, por favor.

A regulação do capital externo. Em primeiro lugar, a obrigação do Estado é regular o assunto, avaliar e mitigar os riscos dos *players* envolvidos. A obrigação da sociedade organizada é apontar esses riscos e contribuir com informações.

Pode passar, por favor.

Que é o nosso caso e o que estamos tentando fazer aqui hoje.

Explicando porque há vulnerabilidade com relação à mão de obra embarcada, no caso, os aeronautas. É porque, com todos esses fatores tendo algum tipo de correlação e reflexo, no futuro podemos ter, sim, reflexos negativos, inclusive com a diminuição da nossa mão de obra brasileira.

Podemos ter dinheiro de fora? Podemos, mas a mão de obra tem que ser essencialmente brasileira para o direito de tráfego brasileiro principalmente.

Pode passar, por favor.

E, nessa linha, nós tivemos, durante a discussão da MP 714, lá na Câmara dos Deputados, na qual construímos, com a Casa Civil, com a SAC, com a própria Anac, um acordo no qual chegamos à conclusão de que havia como colocar uma mitigação, uma ressalva trabalhista no CBA, através da MP naquela época, que na verdade foi vetada, e a defesa aqui permanece agora, durante a discussão do CBA, salvaguardando os empregos brasileiros para o direito de tráfego brasileiro. Não está ofendendo nenhum acordo internacional, não está ofendendo nenhuma liberdade do ar, simplesmente está resguardando o direito para que os brasileiros façam os voos de direito de tráfego brasileiro.

Pode passar, por favor.

A mitigação que a gente propõe é uma ressalva trabalhista neste sentido, no art. 215 do anteprojeto, parágrafo único, que fala o seguinte:

Art. 215.

Parágrafo único. A função remunerada a bordo de aeronaves nacionais ou estrangeiras, quando operadas por empresa brasileira no formato intercâmbio de aeronaves, é privativa de titulares de licenças específicas, emitidas pela Autoridade de Aviação Civil Brasileira e reservada a brasileiros natos ou naturalizados.

O porquê? Porque a gente entende que há um risco no futuro, em um reflexo, nas questões de liberdades, abertura de capital, intercâmbio de aeronaves, liberdades de licença e liberdades de matrículas.

Pode passar, por favor, para encerrar.

E o art. 244, III, que, para nós, é o principal, é uma ressalva também mitigatória:

Art. 244

III – Voo internacionais, operados por empresa aeroviária que se valha do direito de tráfego assinado pelo Estado brasileiro, deverá ser operado por tripulação brasileira, com contrato de trabalho no Brasil, ressalvadas as condições previstas na Lei nº 7.183/84.

Ou seja, nós temos aqui acordos bilaterais sendo construídos com a União Europeia, de quinta liberdade, e esses acordos são interessantes, sim, para a gente talvez compensar a quinta liberdade que nós perdemos dos outros países, porque é quinta liberdade de direito nosso, do Brasil. E esses voos têm que ser feitos com tripulação brasileira, porque vai ser, talvez, o grande filão do mercado brasileiro daqui para a frente, e a gente tem que ganhar em algum ponto. Certo?

Pode passar, por favor.

Era isso. Eu agradeço a atenção de todos. Estamos aqui, mais uma vez, para contribuir em discussões que já fizemos. Estamos fazendo, paralelo a isso, com a SAC, com a Anac, com a própria Casa Civil, no sentido de contribuir e melhorar a aviação brasileira. Sim, se essa medida trouxer empregos, somos favoráveis, mas temos que ter, sim, ressalvas mitigatórias,

Obrigado.



O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – A Presidência informa que há diversos comentários de populares a respeito do tema abordado hoje nesta Comissão.

Pelo menos 13 perguntas e comentários sobre a abertura do mercado da aviação ao capital estrangeiro foram encaminhados desde o início desta audiência até o presente momento, por meio do portal do Senado Federal.

E aqui reforço que é importantíssima a participação de cidadãos nas discussões temáticas tratadas aqui, nesta Comissão, posto que são assuntos de extrema relevância nacional. Eu vou ler algumas perguntas enquanto nesta primeira rodada. Se puderem responder essas perguntas, a cada um, cinco minutos.

A primeira é do Sr. André Dutra da Rosa: "Como vincular o cronograma de execução dos investimentos ao crescimento da demanda em um ambiente de crise com redução da demanda? Neste caso, o que justifica as concessões?"

Outra do André Dutra da Rosa: "Uma das justificativas para a concessão de aeroportos é a incapacidade do Governo de fazer os investimentos necessários. A demanda que justificou o atual programa de concessões era artificial e acabou. Portanto, a concessão ainda tem algum propósito neste ambiente de crise?"

São várias perguntas que nós vamos depois passar, já está acima do número que eu já disse, mas eu selecionei algumas aqui.

O Sr. Roderson José: "Com eventual aumento de 100% do capital estrangeiro, como isso impactará positivamente para as três principais empresas brasileiras – Gol TAM e Azul?" Mas aqui eu incluo, a Presidência inclui a Avianca, que está presente. "Espero que isso aconteça, pois poderá democratizar e acirrar a concorrência no setor, assim como aconteceu nas telecomunicações."

Temos aqui de Anna Flávia Schmitt: "Espero que os aeroportos de Santa Catarina melhorem. Ninguém merece um aeroporto como o de Joinville e o de Navegantes..."

E também de Alexandre Rodrigues: "Na participação de capital estrangeiro nas companhias aéreas do Brasil, o mais importante é garantir que os aeroviários e aeronautas não sejam substituídos por estrangeiros com salários menores e comprometendo a segurança das operações."

Portanto, todos esses questionamentos encaminharemos naturalmente ao Relator, Senador José Maranhão, e a todos que estão participando desta audiência pública.

Com a palavra o Ricardo, representante da Anac, por cinco minutos.

O SR. RICARDO BISINOTTO CATANANT – Muito obrigado, Senador.

Eu vou tentar abordar alguns pontos trazidos pelo Sr. André sobre a questão de aumento de demanda num período de crise. Efetivamente, em minha opinião, qual seria o ganho de uma rediscussão dos limites de participação do capital estrangeiro nas empresas aéreas neste momento de crise?

Como eu disse na minha apresentação, as empresas, hoje, os investidores não quererão investir em um setor que está enfrentando dificuldades eventuais – os investidores nacionais, por conta das limitações existentes. Mas eventualmente, se a suspensão dessas barreiras puder trazer mais investimentos para o setor, não só para a ampliação de serviços, mas como para a manutenção dos serviços atualmente estabelecidos no País, manutenção dos empregos também das categorias envolvidas no setor, isso, por si só, já seria um grande benefício. Mas, com relação à questão das concessões, eu imagino que o Secretário Rogério tenha melhores condições do que eu de fazer considerações sobre esse ponto.

Na ponderação do Sr. Alexandre Rodrigues de que o importante é garantir que aeronautas não sejam substituídos por estrangeiros, nós compartilhamos a mesma preocupação e acredito que a representação aqui do SNA, o Comandante Castanho traz exatamente essa dimensão e essa preocupação. Então, acredito que as categorias estejam bem representadas, mas eu reflito se, eventualmente...

Essa é uma discussão que todos os aeronautas no mundo levantam, esse mesmo óbice com relação ao fim da restrição de capital estrangeiro. Os norte-americanos também têm o mesmo embate, os sindicatos, os unions, os europeus e os sindicatos do mundo inteiro. Ora, se em certa medida essa for uma preocupação de todos, se acabarem as barreiras, eventualmente, todos terão garantidos os seus empregos. É claro, não havendo assimetrias; e várias questões que o Comandante Castanho teve a oportunidade de trazer na sua apresentação trazem essa preocupação: que não haja uso de *flag of convenience*, enfim, a escolha de uma regulação mais branda, que implique menores custos. É claro que tudo isso tem que ser bem mensurado para que não aconteçam desvios, mas acredito eu que talvez nós tenhamos condições de monitorar esses possíveis efeitos perversos caso essas restrições sejam levantadas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Temos mais duas perguntas aqui.



Uma é do Altenil Gonçalves: "Outros países têm este tipo de serviços", eu imagino que sejam os 100%, "e qual a qualidade de prestação do mesmo, tanto para o cliente como para o funcionário que trabalha na referida empresa?"

E também do Victor Henrique Barbosa: "Quais os possíveis impactos negativos que essa medida poderá trazer?" É uma pergunta interessante também.

Portanto, com a palavra o Rogério Coimbra, representante da SAC.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – Bom, antes de responder especificamente às perguntas, queria fazer uns breves comentários com relação à fala do Comandante Castanho. Primeiro, acho importante mencionar, reforçando o que ele falou: o Sindicato tem participado dessas discussões com a gente, não só das discussões de capital estrangeiro. Ele mencionou a negociação de acordos de serviços aéreos com a União Europeia, eles estiveram lá participando da delegação. A gente tem tentado construir.

E aproveito o espaço até para parabenizar a forma com a qual o Sindicato conduz as discussões, buscando, sem radicalismos, mas naturalmente tentando proteger os seus interesses, fazer uma discussão sadia, uma discussão positiva. E acho que a gente tem alcançado muito com relação a isso.

E muito importante: ele mencionou aqui vários aspectos correlatos à discussão sobre céus abertos. Eu sempre costumo dizer, eu não gosto geralmente de usar essa expressão, dizendo "nós vamos fazer um acordo de céus abertos", porque isso não é uma terminologia adequada, porque não existe um conceito do que é um acordo de céus abertos. Um acordo de céus abertos pode significar um daqueles itens, todos aqueles itens, e a gente tem obviamente que ter preocupação com cada um dos possíveis impactos que cada item daqueles pode trazer.

Por outro lado, eu entendo, obviamente, que, pelo fato de haver uma preocupação específica de um possível efeito colateral, a gente não pode jogar fora toda uma medida que traz inúmeros benefícios para a sociedade inteira. A melhor forma de tratar isso é tratar um remédio específico para aquela preocupação endereçada, e foi o que a gente fez, em discussão na época da Medida Provisória nº 714, junto com o Sindicato, em que nós fechamos acordo num texto que seria essa ressalva trabalhista, para garantir que a preocupação levantada pelo Sindicato não viesse a se materializar. Então, queria ressaltar um alinhamento nosso nesse sentido.

Um outro ponto também mencionado, mas que eu gostaria de enfatizar: ele mencionou o projeto de resolução do Senado que está em tramitação, já foi aprovado na Comissão e está agora para apreciação do Plenário, é a última notícia que eu tive, de um novo teto de alíquota para o ICMS do querosene de aviação, uma redução. Estive aqui na oportunidade, em outra audiência pública, falando sobre o tema e queria ressaltar mais uma vez a posição favorável do Governo no sentido de haver essa redução. Como já foi mencionado, a gente tem uma carga de 40% do custo da empresa aérea atrelado ao combustível. Grande parte disso é o ICMS, que tem a alíquota teto de 25%. Isso traz um custo mais alto, isso traz uma distorção, porque duas aeronaves abastecendo, uma do lado da outra, mas uma vai para Buenos Aires, a outra vai para o Nordeste, a que vai para Buenos Aires paga zero de imposto, e a que vai para o Nordeste paga 25%. Então, a gente, na prática, está incentivando o turista a ir para fora do Brasil e desincentivando viagem dentro do País. Então, eu gostaria de chamar a atenção para esse item da pauta também.

E aí, mencionando especificamente algumas perguntas que foram lidas aqui pelo Senador Vicentinho, Presidente da Comissão, e já me colocando à disposição para depois a gente poder responder uma a uma a todas as outras.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – Então, em primeiro lugar, quanto a uma pergunta que foi feita com relação ao tema das concessões aeroportuárias, acredito que em função de a pauta estar listada misturando os dois assuntos, como se trata a questão de concessões em um cenário de redução de demandas? Em primeiro lugar, a gente tem muita confiança de que a redução de demanda é uma coisa temporária, em um momento de crise econômica pela qual o Brasil vem passando, e que, rapidamente, a gente vai se recuperar. Então, em concessões de 30 anos, que geralmente é o cenário com que a gente trabalha, a gente trabalha com uma projeção de crescimento, a gente acredita bastante nesse potencial. Mas, obviamente, a gente não pode descuidar do momento pelo qual a gente passa. É por isso que é importante que as nossas concessões sejam orientadas...

(Soa a campainha.)

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – ... e de fato elas são, com gatilhos de demanda para os investimentos.

Então, a nossa concessão não trabalha com um cronograma de obras do tipo "em 2020 tem de haver um novo terminal, com tal tamanho, com tal capacidade". Ele diz: "à medida que a demanda atinja um certo número de passageiros, dispara a necessidade desse investimento". Se essa demanda crescer mais rápido do



que o previsto, o investimento vai ser obrigatório antes. Se a demanda demorar mais do que o previsto, esse investimento pode ser postergado. O importante é a gente estar sempre com uma capacidade de infraestrutura que atenda aos interesses das companhias aéreas, dos passageiros, com o nível de qualidade que a gente espera para os nossos aeroportos.

Com relação ao impacto nas empresas aéreas, a pergunta seguinte, que é a questão de ressalvas trabalhistas, já me posicionei aqui no sentido de compartilhar a preocupação do sindicato e que a gente, justamente para evitar justamente aquele cenário hipotético narrado, de uma eventual substituição de tripulação brasileira por tripulação estrangeira, é que o Código Brasileiro já tem proibições hoje com relação a isso. Nesse cenário, as mitigações para um possível cenário futuro, já estão de certa forma com o texto conversado, acordado, com o Sindicato e a posição do Governo é nesse sentido.

Com relação ao impacto para as empresas, há duas naturezas. Uma coisa é analisar o impacto para as empresas existentes. A gente entende que as empresas existentes têm mais margem para se capitalizar, não só com investimento estrangeiro, como mencionei, inclusive por meio de um lançamento de ações ordinárias na Bovespa, o que pode capitalizar as empresas. Acho que todos os representantes das empresas podem falar aqui como é hoje a dificuldade de acesso a crédito por parte das empresas. Ainda mais num cenário onde a dificuldade de captação de capital de terceiros está muito alta, a possibilidade de você aumentar a captação de capital próprio é extremamente fundamental, e isso é permitido.

Outro impacto possível, que não é nas empresas existentes, é o impacto do potencial de criação de novas empresas, que não necessariamente é algo que vai acontecer no dia seguinte em que uma medida como essa é aprovada, mas, no médio prazo, tenho confiança de que novos nichos de mercado vão ser enxergados por empresários, independente de onde eles nasceram, e a gente tem a possibilidade de mais empresas estarem povoando esse mercado, gerando mais concorrência, mais inovação, mais capacidade.

Com relação a como funciona para os empregados de empresas aéreas em países onde não há esse tipo de restrição, na verdade, funciona conforme a lei trabalhista de cada país. Então, em países que têm menos garantias trabalhistas, não vou aqui citar exemplos, porque acho que é notório, uma empresa de qualquer país que se instale lá estará nesse cenário, as garantias trabalhistas naquele país não vão estar no nível das nossas garantias trabalhistas, ao passo que, se uma empresa, independente da nacionalidade do capital, se instalar no Brasil, todos os direitos trabalhistas válidos para as empresas existentes vão continuar valendo. Essa é uma discussão que envolve muito mais Direito trabalhista do que a limitação de capital estrangeiro. Mais uma vez, concordando com o que o Comandante colocou, não podia ser diferente. Ele mencionou a carga tributária de 35% no Brasil contra, se não me engano, de 19%, nos Estados Unidos: não era possível trazer uma empresa para concorrer, as brasileiras com uma carga de 25%, e essa empresa tendo 19%.

Então, o primeiro ponto é: essa discussão vai se dar em bases iguais. Um ponto seguinte – e o projeto de resolução que mencionei vai nessa linha – é trabalhar para reduzir isso e possibilitar que, com um custo mais baixo, as empresas possam oferecer tarifas mais baratas e, assim, mais passageiros tendo condições de voar e esse mercado se expandindo.

Não sei se deixei passar alguma pergunta. Se deixei, permaneço aqui à disposição para esclarecer qualquer uma que venha.

Agradeço a oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Muito bem.

Com a palavra, o Comandante Castanho.

O SR. JOSÉ ADRIANO CASTANHO FERREIRA – Bom, vou responder, na verdade, duas perguntas ao mesmo tempo, do Alex e do Altemiro.

No começo desta discussão, fomos radicalmente contra a abertura do capital porque entendíamos que havia alguns riscos sim e que precisávamos discutir a mitigação. No momento em que houve esta discussão e que avançamos em um bom termo para mitigar, ficaram expostos e claros os riscos para a mão de obra embarcada. Não é que venhamos aqui para dizer o não pelo não, queremos construir alguma coisa. No momento em que isso aconteceu, nós nos retiramos da discussão.

É dever do Estado regular esse assunto, não é dever do sindicato, por óbvio, mas, como sociedade organizada, contribuímos nesse sentido. Também não somos ingênuos de achar que está tudo garantido e que, com as ressalvas que estão implantadas aí, vamos resolver todos os problemas dos tripulantes daqui para a frente. Poderá haver, sim, alguns problemas no futuro nessas correlações, mas entendemos que temos hoje um canal aberto para discutir e para construir soluções e saídas – o objetivo é esse –, inclusive com as empresas.

Então, a ideia é: vamos brigar, vamos discutir no momento em que tivermos que discutir, mas temos que nos juntar e trabalhar no mesmo sentido, o de construir uma aviação mais forte, empresas mais fortes, porque não há emprego bom e empresa ruim, de novo.



Com relação ao contrato de trabalho, falamos em trazer tripulantes estrangeiros, mas não é só essa a preocupação do sindicato. A preocupação do sindicato é a migração do contrato de trabalho, o que hoje é muito mais perigoso para nós do que o estrangeiro vir voar aqui. Temos leis hoje que são bem restritivas nesse sentido, até porque temos um excedente de mão de obra. Entendo que se fala em reserva de mercado quando não se tem o material, o insumo para suprir aquela demanda. Quando temos sobrando... Nós temos um excedente de mão de obra hoje no País, temos quase dois mil pilotos voando fora do País e que são requisitados todo dia cada vez mais.

Então, agora, temos que nos preocupar com a migração do contrato de trabalho, ou seja, uma empresa poder, como acontece na Europa hoje, pegar um brasileiro, fazer um contrato de trabalho em qualquer outro país, seja aqui, na América Latina, ou na Europa, e deixar esse tripulante trabalhando aqui. Há essa condição hoje? Não, mas essa correlação toda sobre a qual conversamos aqui antes pode trazer uma situação no futuro sim.

Então, esse é o medo, o receio, não é só a mão de obra estrangeira. A migração do contrato de trabalho é um problema que vemos hoje, mas havendo como trabalhar na construção, na mitigação e na solução desses problemas, permanecemos como sociedade organizada disposta a contribuir.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Vicentinho Alves. Bloco Moderador/PR - TO) – Muito bem.

Agradecemos a participação do Comandante Castanho pelo Sindicato dos Aeronautas, do Rogério pela SAC, e do Ricardo pela Anac.

Vamos agora para a segunda rodada, com as empresas. Eu convido os participantes para se assentarem ali para darmos continuidade.

Convidado os participantes da segunda Mesa, que são: Srª Patrizia Xavier, Diretora de Relações Institucionais da Azul Linhas Aéreas; Alberto Fajerman, Assessor de Relações Institucionais da Gol; Tarcísio Geraldo, Vice-Presidente Comercial, de Marketing e Cargas da Avianca; e Guilherme Leite, Gerente Jurídico da Latam.

Com a palavra, a Srª Patrizia, representante da Azul Linhas Aéreas, por dez minutos.

Em seguida, passo a Presidência ao Vice-Presidente, o ilustre Senador Pedro Chaves, do Mato Grosso do Sul.

A SRª PATRIZIA XAVIER – Bom dia a todos.

Obrigada, Presidente, pelo convite.

Bom dia, Senador, bom dia aos demais colegas da Mesa e aos que estiveram antes aqui, bom dia a todos.

Primeiramente, já que o Secretário Rogério Coimbra não citou pessoalmente, eu gostaria só de esclarecer e corrigir a informação de que o Sr. David é um cidadão brasileiro nato, tem RG brasileiro, possui passaporte brasileiro. Ele, de fato, possui uma residência nos Estados Unidos, assim como também possui uma residência no Brasil. Ele é filho de pais americanos, mas é um brasileiro nato. Se ele quisesse ser o Presidente da República, se candidatar, ele não sofreria qualquer restrição. Ele é um cidadão brasileiro. Não remete lucro ao exterior. Ele não possui nenhum negócio nos Estados Unidos, todos os negócios dele estão concentrados no Brasil. E não querendo acreditar nessa minha afirmação, que é pública e notória... Enfim, eu também esclareço que a Azul é uma empresa 100% brasileira. O Sr. David é um acionista minoritário da companhia, sendo que os principais são: grupo Bozano – inclusive, o mesmo proprietário da Embraer –; grupo Gávea; grupo Caprioli, um grupo de transporte rodoviário; grupo Águia Branca, também de transporte rodoviário. Enfim, 100% do capital acionário da companhia estão nas mãos de brasileiros.

E aqui eu gostaria de – já que está na moda a palavra fatiar – fatiar a discussão, porque do que estamos tratando aqui é do capital acionário das companhias aéreas, da permissão ou não de ele ser 100% estrangeiro. Hoje existe uma lei que fala que o limite é 20%, e a discussão aqui é se a gente amplia isso ou não.

O que eu queria comentar é que existe o capital econômico das companhias aéreas e que, para isso, já é liberado você ter 100% de capital econômico estrangeiro em companhias aéreas. E eu cito aqui também, de novo, fatos concretos, isto aqui não é opinião da companhia: a Azul, no ano passado, levantou meio bilhão de dólares em investimento estrangeiro. Assim como outros colegas aqui na Mesa, eu tenho cifras um pouco maiores de investimentos de companhias aéreas estrangeiras em companhias aéreas brasileiras, mas, enfim, respeitando-se a lei de capital econômico e capital acionário. Você pode ter uma abertura de 100% de capital econômico, porém, de poder de decisão, tem que ser limitado a 20%... Desculpa, são 20% de capital estrangeiro, o restante é doméstico.

Feito esse fatiamento, essa ressalva, também queria colocar que estamos tratando aqui de uma coisa pioneira. Nunca no mundo alguém abriu 100% de capital acionário de suas companhias aéreas. Existe o caso da Nova Zelândia para determinadas rotas e existe o caso do Chile, com a ressalva da reciprocidade. Então, o ponto que eu trago aqui para o debate é muito em concordância com o que o presidente do sindicato falou: não somos contrários, mas queremos chamar atenção para o tema, porque ele precisa ser debatido em sua exaustão. Todos os pontos, prós e contra, têm que ser trazidos à mesa e, daqui, temos que ter uma solução,



nem que seja de faseamento, ou de reciprocidade, porque o texto que estava na medida provisória e que foi rejeitado era um tanto perigoso, e a discussão não teve a profundidade que agora estamos propondo. Enfim, estamos fazendo algo inovador. Não existe no mundo nenhum país que tenha aberto 100% do seu capital.

Daí, então, como foram citadas algumas considerações internacionais, o exemplo da Icao, quero dizer que também existem outras instituições de mesmo nível de respeito – por exemplo, o World Economic Forum – que falam também exatamente o que o presidente do sindicato falou: a discussão da abertura do capital estrangeiro nas companhias aéreas tem que vir de mãos dadas, e amarrada, com a questão dos acordos de frequências aéreas, os céus abertos.

Aqui eu cito também outro fato: há cerca de seis meses, o presidente da American Airlines escreveu uma carta aberta ao público tratando justamente dessa situação de abrir frequências de céus abertos sem ter o mesmo nível de concorrência e de competição. O mercado é um mercado internacional, com nível de competição elevadíssimo, e os Estados Unidos estavam – ainda está –, na época, se propondo a um acordo de céus abertos com o Oriente Médio, os Emirados Árabes Unidos. E também é sabido, é de domínio público, que as companhias aéreas daquele país têm subvenção econômica, enquanto, nos Estados Unidos, existe em menor grau.

Então, também isto eu queria colocar: as companhias aéreas europeias, americanas e do Oriente Médio contam com subvenção econômica, o que no Brasil não existe. Até mesmo a lata – vou citar aqui outro órgão – fala que essa discussão – isso é público, está noticiado na imprensa – tem que ser, no mínimo, faseada e discutida à exaustão, devido ao pioneirismo e à novidade do assunto. Então, existem também essas duas correntes em contraponto àquilo que a Icao fala.

Daí, então, a gente traz aqui, inclusive, uma das perguntas do público, da sociedade: o que a abertura do capital vai trazer de benefício? É isso que a gente também questiona. Vai reduzir preço de passagens?

Eu vou trazer aqui um dado que também, de novo, não é da Azul, é da Abear. A Associação Brasileira das Empresas Aéreas fez um estudo e viu que o preço ou as tarifas praticadas dentro do Brasil são da mesma ordem de grandeza – e aqui eu estou falando em dólares, a gente fez uma conversão – de uma *super low cost* europeia, a Ryanair. Existe já este termo, *super low cost*, pois o *low cost* já foi ultrapassado, e é cerca de US\$70 ou US\$80 o preço médio de tarifa. Isso foi uma conquista que o Brasil teve devido à liberdade de tarifas.

Enfim, o modelo de concessão de empresas aéreas é também um modelo peculiar: nós somos empresas concessionárias, porém com um nível de liberdade elevadíssimo. Então, na hora em que se faz uma comparação com o setor elétrico, com o de telecomunicações também, por exemplo, é como a concessão dos aeroportos, que era o tema primário aqui da audiência pública e que depois evoluiu para as companhias aéreas. Mas existem contrapartidas, obrigações e exigências que as concessionárias têm de cumprir.

Então, são investimentos com que as companhias estrangeiras, na hora de virem para o Brasil, se comprometem, com volume de dinheiro principalmente. E é o que a gente fala que, no setor aéreo, não acontece. O maior investimento para se montar uma companhia área hoje é o de se comprar avião, e avião é um bem volátil. De novo, outro fato: durante a crise que nós enfrentamos, todas as companhias aéreas devolveram aeronaves para o exterior. A Azul fez um acordo com a TAP, portuguesa...

(Soa a campainha.)

A SR^a PATRIZIA XAVIER – ...e nós entregamos para eles cerca de 15 aeronaves. Ou seja, é um bem móvel, e não existe nenhum compromisso, nenhum comprometimento, não existe um casamento – que é o que a gente fala, não é? – da companhia aérea brasileira, devido à volatilidade dos bens.

Há mais um fato que eu queria trazer aqui para vocês, mais um fato para a gente considerar nesta discussão.

Primeiro: não é medo de concorrência. A Azul não tem medo de concorrência; muito pelo contrário, no ano passado nós lutamos ferrenhamente e intensamente pela abertura de *slots* em Congonhas, e a gente pôde constatar que os novos entrantes na operação em Congonhas fizeram com que o preço médio das tarifas caísse cerca de 30% e a pontualidade e a regularidade aumentassem no aeroporto. Entendo, de novo: para que nós vamos abrir o capital acionário das empresas sendo que, no Brasil, já se pratica um preço médio equivalente ao das *super low cost* internacionais e a qualidade de serviços, que foi outra pergunta aqui do público...

Vimos agora o índice de pontualidade e regularidade das Olimpíadas: foi maior do que o das Olimpíadas de Londres, por exemplo. Então, as companhias aéreas brasileiras estão entre as mais pontuais do mundo. Esse dado também não é meu, é da Abear, mas a Anac, tenho certeza, corrobora isso também.

Só mais um último ponto: mesmo o mercado americano, que é oito vezes maior que o mercado brasileiro, possui quatro grandes companhias aéreas que detêm 80% do mercado. Ou seja, é um mercado altamente competitivo. E, com a abertura do capital acionário, não é que vamos simplesmente povoar aqui o Brasil de companhias aéreas. É uma condição natural do setor a concentrar.



Depois, de novo, oferta de voos. Vamos ter mais ofertas de voos? Acho que, no Brasil, temos um grande e principal gargalo, que é a infraestrutura.

A Azul é a maior frotista de ATRs do mundo. Então, hoje, no mundo, sou a empresa que mais tem a aeronave certa para voar no País, devido às condições de infraestrutura e de baixa demanda em mercados que têm poucas rotas. Então, um concorrente internacional vai vir para o Brasil para operar mais do mesmo com aeronaves grandes? A estratégia de negócio da Azul deu certo porque voamos para lugares para onde ninguém voa e em condições em que também temos que adaptar a aeronave, tanto que a infraestrutura aeroportuária é uma grande prioridade da Secretaria de Aviação Civil. E concordamos com isto: se não houver infraestrutura, não há voo para a região. Acho que esse é o primeiro passo.

Somos contra ou a favor da abertura do capital acionário, da propriedade? Temos que discutir. E temos que discutir com atenção, com cuidado. Temos que nos propor a fazer, talvez, um faseamento, começar com reciprocidade. Não é possível que a reciprocidade sirva, inclusive, para visto e não vá servir para um mercado tão estratégico e importante como esse.

Nós estamos aqui dispostos a discutir. Queremos discutir e achar a melhor solução, sem açodamento, sem pressão. E estamos falando aqui de uma política pública. Temos que pensar no que é melhor para o País.

Obrigada, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Eu quero agradecer à Patrizia as palavras. Acho que isso vai ao encontro dos anseios de muitos dos usuários principalmente, porque o grande problema que há no Brasil, ainda, é a aviação regional. E a Azul vem cobrindo, na verdade, essa parte importante.

Houve uma redução significativa da aviação regional. Notamos em São Paulo, Rio, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul: há uma redução significativa. Então, a partir daqui, vamos discutir exaustivamente esse tema.

A seguir, passo a palavra ao Sr. Alberto Fajerman, Assessor de Relações Institucionais da Gol Linhas Aéreas.

O SR. ALBERTO FAJERMAN – Bom dia, Senador Pedro Chaves. Bom dia, Senador José Maranhão, meus colegas de Mesa e todos os presentes aqui, neste bom debate.

Ser parte da segunda parte da discussão tem suas vantagens e desvantagens. A vantagem é que não há muita coisa nova a acrescentar, porque tudo já foi dito, e a desvantagem é a mesma.

Vou começar pelo final: a GOL é totalmente favorável à abertura total do capital, ou seja, tirar as restrições do capital estrangeiro. E nós somos a favor da retirada da restrição do capital estrangeiro porque nós entendemos que a aviação é um negócio como qualquer outro.

Quando a gente cita outros países, país A, país B, até a China foi citada... A China não tem uma restrição para capital estrangeiro no transporte aéreo, e a China tem restrição de capital estrangeiro para tudo.

Quando a gente fala que, na Comunidade Europeia, são 49% de capital estrangeiro, é mais ou menos verdade, porque são 28 países que compõem a Comunidade Europeia e, entre os 28 países, existe total liberdade, ou nenhuma restrição de capital estrangeiro entre as empresas. Dizer que a Comunidade Europeia é só um país é conhecer muito pouco da história da Europa. Eu acho que a rivalidade entre a Espanha e Portugal se iguala à rivalidade entre o Brasil e a Argentina; a rivalidade entre a França e a Alemanha é maior que a rivalidade nossa com os *hermanos*. Então, é uma simples liberdade que eles acham que começou entre os países da Comunidade Europeia. Como estou dizendo, são 28 países que existem na Comunidade Europeia hoje, e eventualmente pode ter até mais com o tempo, que, aliás, é o que eles estão tentando.

Há outra pequena correção que eu gostaria de fazer. A GOL é a única empresa brasileira listada no mercado de capitais. No mercado de capitais, existem inúmeras restrições para você poder entrar no maior nível de estar na bolsa, que seria o novo mercado, onde se exige um único tipo de ações. Você não pode ter uma ação ordinária e uma ação preferencial. Eu não entendi direito a conta da colega que me precedeu dizendo que se pode ter 100% do capital econômico.

Hoje você tem que ter 50% das ordinárias, 50% das preferenciais. Se as ordinárias só podem ter 20% do capital estrangeiro, eu não sei como é que poderia ter 100% do capital econômico, porque as ações ordinárias fazem parte do capital econômico. Então, eu não conheço essa conta, talvez ela possa ser explicada.

Eu acho que também nós estamos, na minha modéstia avaliação, misturando alguns temas. A nossa posição favorável à não restrição ao capital estrangeiro no transporte aéreo... Não vemos necessariamente uma correlação com baixar preço, melhorar serviços. Eu concordo plenamente, agora sim, com a minha antecessora quando diz que o Brasil já tem um nível de aviação excepcional, em pontualidade, preço etc. Eu não acho que a discussão da retirada da restrição do capital estrangeiro tenha necessariamente uma relação com isso. É simplesmente o capital que existe no mundo poder ascender a um setor se assim o desejar.

Quando a gente pensa em abertura para o capital estrangeiro numa empresa aérea, a gente sempre pensa que vão comprar uma empresa brasileira. Não necessariamente será uma empresa aérea. Hoje em dia,



os fundos de investimento, que são os maiores detentores de dinheiro no mundo, normalmente não escolhem uma única empresa – isso de qualquer atividade onde investir.

Hoje em dia esses fundos de investimento se concentram num setor. Então, se em algum momento na vida um fundo de investimento achar que vale a pena investir no setor aéreo do Brasil, ele vai investir no Brasil.

Quanto a essa história de que só vai operar aqui, ou que só vai operar lá, também já foi falado antes – o representante da SAC falou muito bem. O empresário, é evidente, escolhe seus voos para ter um retorno economicamente viável. Hoje, no Brasil, só há empresários brasileiros; as empresas são todas brasileiras e nós temos uma grande redução. Desde que começou a queda de demanda, as empresas brasileiras, no conjunto, já devolveram 60 aviões, com a redução normal que disso possa decorrer. Então, não é de onde vem o capital que vai fazer com que cresça ou que reduza.

Finalmente, eu queria me concentrar um pouco na bela exposição no meu colega Comandante Castanho. Evidentemente, a preocupação com a geração e a manutenção do emprego tem que ser uma coisa que ande não junto, hermeticamente, com esse projeto que nós apoiamos. Aliás, não é um projeto patrocinado por nós, é um projeto que existe e nós simplesmente o apoiamos. Trata-se do cuidado que isso possa ter em relação aos empregos ou à perda dos empregos dos brasileiros embarcados e até não embarcados.

As fragilidades ou os perigos – não sei exatamente quais foram as palavras que o meu colega usou – já existem hoje. O capital é 20%... Ele mesmo mencionou a perda de um determinado voo, que passou de uma empresa brasileira para uma não brasileira na situação atual. Não foi o fato de ter o capital assim ou assado que fez com que isso tivesse acontecido. Todos aqueles perigos que ele mencionou, que são reais, não são necessariamente ligados à restrição ou não de capital estrangeiro. Todas aquelas coisas podem acontecer com qualquer nível de capital estrangeiro. Pode acontecer de acordo de licenças; pode acontecer de liberdade do ar, pode acontecer...

Com a minha fala, não se confundam no sentido de que eu ache que não são relevantes. Eu acho que são extremamente relevantes. São extremamente relevantes, e a Gol, eu já expressei isso inúmeras vezes de público, apoia qualquer sugestão que o Sindicato Nacional dos Aeronautas fizer naquilo que eles possam crer que a gente possa não enxergar, naquilo que sirva para lhes dar tranquilidade no sentido de que isso não trará o menor risco para o nível de emprego e para as condições de trabalho, que são regidas pelas leis brasileiras, seja pelos agentes regulatórios, seja por leis de trabalho.

Então, finalizando – eu não vou me alongar muito porque a maioria dos temas já foi abordada –, nós somos totalmente favoráveis a qualquer restrição do capital. Um dos motivos que nos leva a isso é que a Gol, como a única empresa que tem seu capital aberto, tem todo interesse de ir para o novo mercado. O novo mercado é a coisa mais moderna que existe em governança e, para isso, se exige que exista um só tipo de ação.

Eu acho que é uma atividade extremamente dependente de capital intensivo, e qualquer renovação de frota, qualquer salto maior que se queira dar... Não preciso eu dizer aqui da dificuldade que temos em acessar o capital. Quando a gente fala de Europa, de Estados Unidos... É absolutamente desproporcional o capital que ali existe com o capital que existe aqui, no nosso mercado, com juros de 14,25%.

Mais uma vez, finalizando, gostaria de parabenizar todos os que me antecederam. Acho que a discussão é extremamente válida. Aos que são contra, aos que são a favor, só queria deixar muito claro que a posição da GOL é totalmente favorável a não existência de qualquer restrição ao capital estrangeiro.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Agradeço ao Sr. Alberto Fajerman, Assessor das Relações da GOL Linhas Aéreas.

Agora vamos ouvir o Sr. Tarcísio Geraldo Gargioni, Vice-Presidente Comercial, de Marketing e Cargas da Avianca.

O SR. TARCISIO GERALDO GARGIONI – Bom dia, Senador Pedro Chaves, Senador José Maranhão. Bom dia a todos vocês, aos amigos que estão aqui na mesa e aos companheiros do setor da aviação.

Evidentemente não é nenhum propósito repetir o que já foi dito, mas inicialmente gostaria de fazer uma pequena correção ao Comandante Castanho, que mencionou que a Avianca Brasil faz parte do capital da Avianca Colômbia. Não é verdade. As empresas são 100% independentes, não há nenhuma vinculação societária. Avianca Brasil é uma empresa 100% brasileira, completa e juridicamente independente, separada, da Avianca Colômbia. O que temos em comum é apenas a marca. Então, nós não temos participação mútua entre as empresas. É só essa a correção, só para deixar alinhado.

Nós temos uma posição favorável ao aumento da participação do capital estrangeiro em relação aos limites dos 20% atuais, porque vemos que isso possibilitará uma facilitação no acesso aos capitais internacionais. Também concordamos, em todos os sentidos, que o assunto tem que ser debatido à exaustão para encontrarmos o melhor caminho. Por outro lado, vemos que a liberação dos 100% pode ser uma liberação com



um tanto de riscos. Os conceitos e todas as relações, muito bem apontadas pelo Comandante Castanho, 100% de coerência, precisamos avaliar, não é pura e simplesmente o aumento do capital propriamente dito.

Nós defendemos uma posição um pouco mais conservadora – ou de uma maneira um pouco mais fatiada, usando o termo do momento.

Nós poderíamos fazer uma escala da ordem de 49% agora e os 100% no futuro.

Por que os 49% agora? Nós temos limitações muito grandes de infraestrutura – já citadas aqui. Nós acreditamos que, se qualquer investidor estrangeiro ou nacional – enfim, qualquer investidor – não vir a possibilidade de crescimento onde ele for investir, certamente ele não verá atratividade nesse investimento. E nós temos um estrangulamento forte na infraestrutura brasileira.

Por outro lado, nós somos um setor 100% dependente do desenvolvimento da atividade econômica. Então, nós temos que voltar a crescer para que cresça a aviação comercial. Já foi dito aqui: há a redução da oferta, realizada pelo setor nos últimos dois anos, exceto pela Avianca. Nós mantivemos todos os investimentos no período, especialmente no caso da renovação da frota – os aviões novos, que estavam programados, todos foram recebidos e todos estão voando. Então nós não reduzimos; ao contrário, até aumentamos a nossa oferta nesse período, mesmo recessivo. Mas, para qualquer investidor, se ele não vir a perspectiva futura de crescimento, o setor não terá atratividade. E a infraestrutura é um dos gargalos fortes para esse investimento.

Há um segundo ponto. Nós também vemos que as reciprocidades não estão maduras para se chegar aos 100%. Então, nós precisaríamos fazer um estepe intermediário até que nós pudéssemos amadurecer essas reciprocidades e amadurecer todas as interferências regulatórias, seja dos contratos bilaterais, seja dos regulamentos da preservação do mercado de trabalho, da equipe que voa, aeronautas e aeroviários.

E nós acreditamos, finalmente, que, mesmo com 49%, haverá atratividade do investidor para manter o controle do comando da companhia ou o controle econômico, porque nós temos hoje que ver e aceitar esse balanço de ações preferenciais e ordinárias e que, mesmo com 49%, permite a um possível investidor ter, seja numa empresa nova, seja em alguma empresa já existente, o controle acionário sem nenhum problema.

Então, considerando esses três fatores, de um amadurecimento das reciprocidades, do amadurecimento e detalhamento melhor das discussões com relação às partes intervenientes e não propriamente só do capital e considerando que, mesmo com 49%, o possível investidor possa ter o controle econômico da companhia...

E nós acreditamos que esse aumento de 20% para 49% já permitirá o crescimento e o acesso aos capitais internacionais necessários para o crescimento e o desenvolvimento da aviação comercial em um prazo determinado. E, aí sim, nós, no futuro, poderíamos abrir 100%, se fosse o caso, mas em um segundo estágio – nós teríamos um estágio intermediário de amadurecimento de todos esses fatores envolvidos.

Essa é a nossa posição, somos favoráveis, sim, a que o capital estrangeiro tenha maior participação no setor. Isso será benéfico para as empresas e será benéfico para o setor.

Obrigado pela oportunidade de estar aqui.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Agradeço ao Sr. Tarcisio Geraldo Gargioni, Vice-Presidente Comercial, de Marketing e Cargas da Avianca.

Agora, com muito prazer, eu passo a palavra ao Sr. Guilherme Leite, Gerente Jurídico da LATAM Airlines Brasil.

O SR. GUILHERME LEITE – Obrigado, Senador.

Primeiramente, bom dia a todos, bom dia ao Senador Pedro Chaves, ao Senador José Maranhão, aos demais presentes à mesa e a todos os participantes aqui.

Sendo o último a falar... Tudo foi muito bem falado, muito bem esgotado.

Antes de mais nada, falando pela TAM Linhas Aéreas, pela LATAM Airlines Brasil, quero dizer que nós vimos com muito bons olhos a reforma do Código Brasileiro de Aeronáutica como um todo, é um processo bastante nobre e louvável o que está sendo feito. É uma legislação, como bem colocado pelos colegas aqui, que já completa 30 anos. A aviação mudou muito nesse período e ela é, sim, merecedora de reforma, de revisão, é muito nobre o trabalho que está sendo feito.

No contexto nosso hoje, falando de abertura de participação, do limite hoje de 20% previsto no CBA, a LATAM é favorável à liberalização do capital estrangeiro das empresas aéreas brasileiras. Então, o projeto que já sendo feito, primeiro através da Medida Provisória 714, que está sendo amadurecido agora também com o projeto de lei da reforma do CBA, trazer essa matéria à discussão é muito importante. A gente não tem uma definição ainda, estamos aqui exatamente discutindo isso, mas a gente vê com muito bons olhos qualquer discussão referente à abertura de capital estrangeiro.

Eu acho que, sim – o Comandante Castanho se ausentou agora –, é muito importante a preservação dos direitos trabalhistas, esse é um ponto fundamental a ser observado. Eu acho que a nova redação, inclusive, traz



esse tema à tona, vinculando a mão de obra brasileira a um direito de tráfego brasileiro, o que é importante, é louvável; você preserva, assim, a mão de obra brasileira, do empregador brasileiro.

Outro fator importante também, independentemente de onde venha o capital, é que a gente tem que ter muito claro que ela vai ser uma empresa brasileira, regulada pelos nossos reguladores, ela mantém a sua sede e o seu controle no Brasil – isso, pelo que está sendo discutido, não se altera. Então, a gente está discutindo realmente é a oportunidade de que um acionista estrangeiro possa vir ao Brasil e investir nas nossas empresas. Isso não quer dizer que a empresa vá deixar de ser brasileira, que ela vá deixar de ser controlada pelos nossos reguladores, pela Anac aqui presente também.

A gente vê, por exemplo, que, se as quatro grandes empresas aqui presentes somarem os últimos dois anos, houve perdas aí de quase R\$10 bilhões.

A gente vive um desafio macroeconômico muito importante na região, muito alto, com bancos investidores cada vez mais avessos a riscos no Brasil, cada vez mais avessos a fazer investimentos no nosso País. E, levando em conta todo esse cenário e olhando daqui para frente também, permitir esse acesso ao estrangeiro, para que possa aportar e investir nas empresas, é muito bem-vindo, como foi colocado pela própria Anac e, pela SAC. A gente vê isso. Isso fomenta a concorrência, isso pode resultar em melhoria de preços e em desenvolvimento do setor como um todo e, consequentemente, do próprio País.

Falando pela Latam, não estou dizendo especificamente de um limite ideal, se deveria ter limite, se não deveria ter limite. Nossa posição é, sim, que a abertura é bem-vinda. A abertura é bem-vinda, a discussão é bem-vinda. Se a gente vai passar 49% agora, por 51% ou por 100%, acho que independe. Acho que todo esse conjunto aqui vai definir o que é mais importante, o que o ideal para o País neste momento. Mas a discussão é superbem-vinda. E, de novo, somos totalmente partidários de qualquer discussão referente à liberalização de capital.

O Comandante Castanho não está aqui, mas queria fazer só um apontamento referente a algo mencionado na apresentação, de que a TAM foi comprada pela LAN. Não. A TAM Linhas Aéreas é uma empresa aérea brasileira, com seu controle e sede no Brasil. Ela tem, sim, participação estrangeira dentro dos limites previstos em lei. Mas dizer que a TAM foi comprada por outra empresa é uma situação bem diferente. A TAM é uma empresa aérea, assim como todas aqui presentes, uma empresa aérea brasileira com capital, sede e controle neste País.

Bom, eu acho também, acompanhando tudo isso, que houve outro ponto muito bem trazido: não é puramente a abertura de capital que seria um ponto para salvar as empresas aéreas brasileiras, para que o negócio volte a crescer. Isso tem de vir acompanhado, sim, de revisão dos encargos trabalhistas que existem no Brasil, de carga tributária. Acho que o Projeto de Lei nº 55, que está aqui nesta Casa, é superbem-vindo, ele é de extrema relevância para o nosso setor, igualmente a este que a gente está discutindo, o CBA. A questão do ICMS é superimportante para o nosso setor. A gente tem acompanhado tudo isso, todo esse conjunto que a gente vê como ferramentas para que o nosso setor volte a crescer no Brasil, para que a gente volte a ter rentabilidade, competitividade com os estrangeiros.

Bom, acho que não tenho muito mais a dizer aqui. Então, finalizo aqui de novo formalizando a posição da Latam favorável à abertura do capital. A gente vê isso como ferramenta ideal para que a gente volte a crescer e ser competitivo no setor.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Agradeço ao Sr. Guilherme Leite, Gerente Jurídico da Latam Airlines Brasil.

Nós temos aqui diversas perguntas da parte da população brasileira mesmo, pois se trata de um assunto extremamente instigante. E o documento fundamental é o marco regulatório, o novo Marco Regulatório da Aviação Brasileira. Eu vou sempre estimular, através do nosso querido Relator, para que haja realmente questionamentos, como eu falei em reuniões anteriores, para que a gente consiga atender todos os segmentos e ir ao encontro das necessidades da sociedade brasileira.

São importantes os depoimentos que nós ouvimos aqui. Eu gostaria que a gente pudesse dar continuidade a isso com as novas audiências.

Vou passar a palavra ao nosso querido Relator, o nosso Senador José Maranhão, para suas considerações. Depois vou abrir o debate para algumas palavras, para vocês questionarem alguns pontos sobre os quais tenham ficado dúvidas.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – Senador Pedro Chaves, que preside esta reunião; Srª Patrizia Xavier – eu não conhecia o nome com “z”; conhecia com “c”.

A SRª PATRIZIA XAVIER – Minha mãe, criativa.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – É de origem espanhola?

A SRª PATRIZIA XAVIER – Italiana.



O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – Muito bem. Pronuncia-se “Patrícia” mesmo ou “Patrícia”?

A SR^a PATRIZIA XAVIER – Patrizia, com “z”.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – Prossigo: Sr. Rogério Teixeira Coimbra, que deve estar ainda no plenário; Sr. Ricardo Bisinotto Catanant; Sr. José Adriano Castanho Ferreira, Comandante Castanho; Sr^a Patrizia, que já cumprimentei; Sr. Alberto Fajerman; Sr. Tarcisio Geraldo Gargioni; Sr. Guilherme Leite; é uma satisfação receber todos aqui. Até peço desculpas, porque cheguei um pouco atrasado – voltei do meu Estado para esta reunião e para a sessão ordinária do Plenário do Senado.

É um prazer muito grande recebê-los aqui, porque nós, os dirigentes desta Comissão, desde o início, adotamos um critério bastante democrático, de ouvir todos os segmentos interessados na questão da aviação brasileira. E o fizemos por duas razões: primeiro porque é um procedimento democrático essencial e, segundo, porque o código em vigor já está muito envelhecido. O panorama da aviação no Brasil e no mundo, nestes últimos 20 anos, mudou significativamente, e o nosso código, evidentemente – um código de duas décadas, quase três –, não poderia corresponder à realidade do momento na aviação civil, tanto nacional como internacional, eis que esse é um setor, mesmo atualmente não sendo aberto ao capital estrangeiro, naturalmente internacionalizado. Por isso a preocupação da Comissão de ouvir todos os segmentos, desde o segmento básico, a formação de pessoal para a aviação – comandantes, comissários, mecânicos –, a outros profissionais que labutam no setor da aviação no Brasil.

Eu ouvi aqui – já peguei o bonde andando – o finalzinho da exposição da Sr^a Patrizia Xavier, quando ela falou de certa recessão no setor da aviação. Eu fico meio intrigado com essa informação, porque a gente, que é viajante frequente – viaja pelo menos duas vezes por semana, indo e voltando a Brasília –, sempre tem dificuldades de encontrar vaga nos aviões.

Os aviões estão lotados. Eu não sei... Naturalmente, esse é um dado apriorístico, não é um dado científico, não é um dado de estatística, é um dado decorrente de uma observação prática. Se os aviões estão sempre lotados, por que, efetivamente, está acontecendo essa crise a que o setor se refere? Seria uma crise econômica, operacional? Por que está acontecendo isso se os aviões estão sempre lotados?

Eu acho que a demanda – esta também é uma observação de natureza prática – pelo transporte aéreo cresceu muito. O transporte aéreo, que, há dez, vinte anos, só transportava as classes mais qualificadas economicamente, hoje virou um transporte popular. Percebemos claramente que os assentos nas nossas aeronaves estão sendo tomados por um segmento da sociedade que anteriormente nem pensava em utilizar o transporte aéreo. Essa é uma observação muito pessoal. Eu não sei a que ponto, meu caro Vice-Presidente, essa observação teria um caráter científico e técnico mais profundo.

É interessante tomarmos aqui, na Comissão, atitudes, posições em relação ao segmento que correspondam à realidade, que possam ser checadas. Se nós não centrarmos as nossas decisões aqui, na Comissão, em bases mais realistas, nós não vamos cumprir com o nosso papel, que é o da elaboração de um Código Brasileiro de Aeronáutica que possa refletir a realidade da aviação civil brasileira em todos os segmentos.

Este segmento que nós estamos discutindo agora, a abertura do capital, é algo muito delicado. Nós não podemos abrir o capital de uma forma que venha a prejudicar os interesses da aviação comercial brasileira, mas também não podemos ficar fora do tempo e criar um cartel muito fechado, que, inclusive, sacrifique a necessidade do País no setor de transporte, que é importante e tende a ser cada vez mais importante.

O mundo está se modernizando, o mundo se globalizou. As pessoas viajam cada vez mais do que viajavam no passado. Até se dizia, quando se falava no crescimento da informática no Brasil, que as pessoas iam trabalhar em casa. Parece que isso, em termos absolutos ou em termos mais expressivos, não está acontecendo, porque hoje as pessoas viajam muito mais – não só pelo crescimento vegetativo da população, mas porque viajam mesmo, e isso tanto internamente quanto internacionalmente.

Por isso tudo, acho que foi importantíssima a realização desta audiência pública, porque já pudemos aqui ouvir e checar opiniões – que praticamente não se diferenciavam umas das outras – pelas vozes autorizadas de representantes de todas as empresas brasileiras. E nós todos, que sabemos da importância que a aviação comercial tem no cenário da economia brasileira, só podemos ver isso com muita alegria e com muita satisfação, agradecendo aos senhores e senhoras que vieram aqui para prestar os seus depoimentos, que certamente poderão ser utilizados no contexto da elaboração do Código.

Muito obrigado a todos que aqui vieram.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Obrigado, meu caro Relator, Senador José Maranhão.

Senador, gostaria de usar da palavra?



Estamos discutindo aqui aquele anteprojeto que está no Senado sobre capital estrangeiro participando das atividades da aviação comercial. Aquela ideia dos 100%; depois, 49%... Houve depoimentos importântissimos aqui à mesa. Se o senhor quiser emitir a sua opinião ou do grupo, teremos muito prazer em ouvi-lo.

O SR. FLEXA RIBEIRO (Bloco Social Democrata/PSDB - PA) – Presidente, Senador Pedro Chaves, Relator, Senador José Maranhão, senhores convidados, lamentavelmente eu não pude ouvir os depoimentos, que, tenho certeza absoluta, foram bastante importantes para a Comissão. Eu estava na Comissão de Relações Exteriores com uma pauta extensa, não só com votação de embaixador, mas com leitura de mais quatro indicações para embaixadas do Brasil em vários países.

Tenho um projeto, Senador Pedro Chaves, que tramita aqui no Senado, exatamente nessa linha de abertura do capital estrangeiro. O meu é mais audacioso, porque abre totalmente o capital. Eu fui Relator da medida provisória que definia o Plano Nacional de Desenvolvimento da Aviação Regional. Naquele relatório, entre outras propostas que foram incluídas, eu já colocava a questão da abertura do capital para o capital estrangeiro. Na ocasião, para o fechamento do relatório, eu retirei isso porque não havia consenso do Governo. Ele foi aprovado numa medida provisória seguida, porque a que estava decaiu pelo prazo, e foi sancionada pela então Presidente Dilma, mas, lamentavelmente – e acho que isso já tem um ano e meio –, até hoje ela não foi regulamentada.

A aviação regional é da maior importância não só para a minha região, onde ela é vital, mas para todo o Brasil.

Hoje você paga por uma passagem de Belém a Redenção, Senador Maranhão, mais do que para ir de Belém a Paris ou a Nova York. Existem esses absurdos, e é necessário que eles sejam corrigidos. A medida provisória transformada em lei, faltando apenas a regulamentação, vai permitir subsídio para esses voos regionais, tanto para empresas como para voos regionais.

Eu vou fazer a leitura dos depoimentos de cada um dos convidados hoje, através das notas taquigráficas, para que possamos dar continuidade.

O Governo encaminhou uma proposta limitando em 49% a abertura para o capital estrangeiro, que está em discussão no Senado. E esta Comissão, a CEAERO, é da maior importância para que possamos realmente ter uma definição, ouvir todas as partes interessadas, discutir o projeto e dar sequência não só a essa questão, mas a muitas outras que serão abrangidas pela Comissão.

Parabéns pela audiência pública.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Muito obrigado, Senador Flexa Ribeiro, pelo seu depoimento. Acima de tudo, as contribuições aqui são muito ricas. Elas se complementam, vão ao encontro do que se falou, outras questionam se a solução não é o meio-termo. Enfim, elas são muito ricas.

Convido mais uma vez todos os telespectadores da TV Senado e ouvintes da Rádio Senado a mandarem as suas contribuições para esta audiência pública. Tenho recebido diversas e vou passar todas ao Relator.

É importante continuarmos a fazer estas audiências para ter um documento pronto que atenda à sociedade brasileira, como estava falando. Logo no início, eu falei, inclusive depois da palavra da Patrizia, sobre a importância da aviação regional. Nós estamos desprovidos, nós estamos realmente a pé nesse sentido. É fundamental nos aprofundarmos nesse sentido, porque o Brasil, que é um país de dimensões continentais, precisa dessa integração nacional em todos os pontos.

Pergunto se alguém gostaria de fazer uma pergunta ou duas.

Pois não.

Gostaria que a pessoa dissesse o seu nome e quem representa.

O SR. ROGÉRIO TEIXEIRA COIMBRA – Bom dia. Quero apenas cumprimentá-los.

Sou Rogério Coimbra e estive na primeira Mesa como representante do Ministério dos Transportes, da Secretaria de Aviação Civil. Quero só trazer esclarecimentos, principalmente com relação à fala mais recente do Senador que não teve oportunidade de participar no início.

O primeiro ponto é que eu participei, sob a sua relatoria, da discussão do Plano de Desenvolvimento da Aviação Regional, da discussão sobre a tentativa de se incluir a liberação de capital estrangeiro. À época, a posição institucional que trazímos do Governo havia sido contrária.

Como já mencionei na minha fala, a posição atual do Governo é favorável à liberação do capital estrangeiro em 100%, com todas as ressalvas trabalhistas. Inclusive já temos texto acordado com o sindicato, com as ressalvas regulatórias, todos os cuidados para não haver nenhum efeito colateral negativo em relação a isso. De forma geral, entendemos que os benefícios são enormes e que o setor precisa desse investimento.

Com relação ao Plano de Aviação Regional, de fato, já faz um ano e meio desde a aprovação da lei – foi convertido em lei, se não me engano, a 13.097 –, e já estamos num estágio bem avançado.



Houve uma necessidade de redimensionamento do programa dado o cenário fiscal. Então, temos um orçamento para trabalhar mais restrito, mas estamos finalizando, fechando a discussão com a Casa Civil e com todo mundo para, enfim, conseguirmos botar esse programa na rua, porque, de fato, apesar da restrição e queda de demanda recente, se pegarmos o cenário dos últimos 15 anos, o histórico de crescimento é bastante grande. Mas esse crescimento foi muito mais concentrado nas grandes rotas, e enxergamos hoje, dentro do Governo, a necessidade clara de trabalhar incentivos para desenvolver a aviação regional, para universalizar o acesso que as pessoas das grandes capitais hoje têm ao transporte aéreo, que superou o transporte rodoviário, trazer isso também para o brasileiro que mora no interior do País.

Eram essas as considerações. Permaneço à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Muito obrigado. Agradeço muito.

Não havendo mais nada a tratar, agradeço a presença de todos e os convido para a próxima reunião, a realizar-se no dia 13 de setembro, às 11h.

Declaro encerrada a presente reunião agradecendo a presença de todos, principalmente a dos palestrantes, dos colaboradores. Para nós vai ser muito importante. Obrigado.

(Iniciada às 10 horas e 16 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 14 minutos.)

Senador Vicentinho Alves
Presidente da COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EXAMINAR O PLS 258, DE 2016



ATA DA 6ª REUNIÃO DA COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EXAMINAR O PLS 258, DE 2016 DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 55ª LEGISLATURA, REALIZADA EM 13 DE SETEMBRO DE 2016, TERÇA-FEIRA, NO SENADO FEDERAL, ANEXO II, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, PLENÁRIO N° 9.

Às onze horas do dia treze de setembro de dois mil e dezesseis, no Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 9, sob a Presidência do Senador Pedro Chaves, reúne-se a COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EXAMINAR O PLS 258, DE 2016 com a presença dos Senadores Vicentinho Alves, José Maranhão, Paulo Rocha e Hélio José. Deixam de comparecer os Senadores Flexa Ribeiro, Lasier Martins, Randolfe Rodrigues, Jorge Viana, Acir Gurgacz e Roberto Rocha. Passa-se à apreciação da pauta: **Audiência Pública Interativa.** **Finalidade:** Audiência Pública para tratar sobre a situação dos aeródromos, aeroportos e a aviação na Amazônia, nos termos do Requerimento nº 002/2016-CEAERO. **Participantes:** Sr. Gilberto dos Santos Scheffer, Operador de linha aérea sistemática nos Estados de Rondônia e do Acre e Conselheiro da Associação Brasileira de Táxis Aéreos; Sr. Cleiton Sergio de Souza, Operador de táxi aéreo no Estado do Amazonas; Sr. José Renato Heiss, Operador de taxi aéreo no Estado do Pará, região de Belém/Marajó e Representante do Norte da Associação Brasileira de Táxis Aéreos; Sr. Maurício Ferreira Hupalo, Coronel Aviador da Força Aérea Brasileira; Sr. Tarik Pereira de Souza, Gerente de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas da ANAC. Sr. Gustavo Albrecht, Presidente da Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves - ABUL. **Resultado:** Audiência pública realizada. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a reunião às doze horas e quarenta e cinco minutos. Após aprovação, a presente Ata será assinada pelo Senhor Presidente e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Na qualidade Presidente *ad hoc*, eu vou dar início a nossa reunião muito importante da Comissão Especial Ceaero.

Havendo número legal, declaro aberta 6ª Reunião desta Comissão Especial destinada a analisar o Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Conforme convocação, a presente reunião destina-se à realização audiência pública interativa para tratar da situação dos aeródromos, aeroportos e aviação da Amazônia, nos termos do Requerimento nº 002/2016-Ceaero.

Esta audiência pública será realizada em caráter interativo, com a uma possibilidade de participação popular. Por isso, todos que tenham interesse em participar, com comentários ou perguntas, podem fazê-lo por meio do portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, e também pelo Alô Senado, através do número 0800-612211.

Para organizar os nossos trabalhos, informo que, após a exposição dos convidados, a palavra será concedida inicialmente aos Senadores na ordem de suas inscrições.

Informo que um dos convidados no requerimento desta reunião, o Sr. Edson Silva, comunicou à Secretaria da Comissão que não poderia comparecer por motivo de força maior. Assim, estão presentes os seguintes convidados, os quais já convido para compor a Mesa: o Sr. Maurício Ferreira Hupalo, Coronel Aviador da Força Aérea Brasileira – por favor, seja bem-vindo –; o Sr. Tarik Pereira de Souza, Gerente de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas da Anac; o Sr. Gilberto dos Santos Scheffer, operador de linha aérea sistemática nos Estados de Rondônia e do Acre e Conselheiro da Associação Brasileira de Táxis Aéreos.

Nós faremos duas Mesas. Depois desta primeira, nós chamaremos a próxima, constituída pelo Sr. Cleiton Sérgio, Sr. José Renato, Sr. Gustavo Albrecht.

Vamos iniciar a nossa audiência pública passando a palavra ao Sr. Maurício Ferreira, Coronel Aviador da Força Aérea Brasileira.

O SR. MAURÍCIO FERREIRA HUPALO – Bom, inicialmente, bom dia.

É um prazer estar pela primeira vez nesta Casa como representante da Força Aérea Brasileira para debater alguma coisa sobre a atuação do Comando da Aeronáutica na melhoria da infraestrutura aeroportuária da Amazônia nos últimos 60 anos.

Eu tenho uma apresentação de aproximadamente 10 minutos.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – O tempo disponível é de 10 minutos, mas podemos prorrogá-lo por mais 2 minutos. (*Pausa.*)

Estamos aguardando apenas a colocação em funcionamento do Datashow.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Nós temos aqui presente o Senador Vicentinho, que é Presidente da Ceaero. Por motivo de força maior, ele pediu que eu assumisse a presidência.

(Intervenção fora do microfone.)



O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Com muito prazer estou aqui.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Obviamente vai fazer muita falta para todos nós aqui, mas...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Ah, que beleza! Seja bem-vindo, Comandante.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Vamos dar início agora à apresentação do Sr. Maurício Ferreira, Coronel Aviador da Força Aérea.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Me perdoe, Coronel. Chegou agora o Relator da matéria, que é o nosso querido Senador José Maranhão. *(Pausa.)*

Então, neste momento, com a presença do nosso Relator, o nosso querido Senador José Maranhão, vamos dar início à nossa audiência pública.

Com a palavra, então, o Coronel Maurício Ferreira, da Força Aérea Brasileira.

O SR. MAURÍCIO FERREIRA HUPALO – Novamente, bom dia a todos.

Sr. Presidente, agradeço a oportunidade de estar aqui em nome da Força Aérea. Vou falar um pouco dos desafios amazônicos e da atuação da Força Aérea na melhoria da infraestrutura aeroportuária na Região Amazônica.

Pode passar o próximo eslaide.

O objetivo, como eu disse, é apresentar a atuação da Força Aérea na melhoria da infraestrutura da Região Amazônica.

Pode passar o próximo por favor.

Num roteiro rápido, de apenas 10 minutos, pretendo falar do início do CAN até chegar na Amazônia e da atuação da Comara, que é a nossa Comissão de Aeroportos da Região Amazônica, nos últimos 60 anos.

O próximo por favor.

O primeiro voo do CAN, que na época não se chamava Correio Aéreo Nacional, mas Correio Aéreo Militar, ocorreu em 1931, numa ligação Rio-São Paulo. Logo após, as linhas se estenderam para o Nordeste, para o Sul e para o Centro-Oeste, não necessariamente nessa ordem. A Amazônia foi a última fronteira a ser explorada pelas linhas do CAN.

Próximo.

A partir de 1950, início da década de 50, novas pistas foram construídas por iniciativa do Brigadeiro Eduardo Gomes e, em 12 de dezembro de 1956, foi criada a Comara, que é a Comissão de Aeroportos da Região Amazônica. A Comara completa, dia 12 de dezembro próximo, 60 anos.

Próximo.

Qual é a missão da Comara? Projetar, construir e recuperar aeroportos em regiões inóspitas e de difícil acesso na região da Amazônica Legal. A Comara faz o que a iniciativa privada não faz – eu vou falar um pouco mais adiante.

Essa é a sede da Comara, localizada em Belém.

Próximo por favor.

Esse é um cenário da década de 50, início da década de 50, antes da criação da Comara. São 17 aeroportos, sendo que apenas dois pavimentados, Santarém e Belém.

Próximo.

Sessenta anos depois, ou quase sessenta anos depois, cerca de 240 obras foram realizadas. Se nós contarmos ali o número de aeroportos, vai dar menos de 240 obviamente. Por quê? Porque a Comara, periodicamente, tem que retornar aos mesmos aeroportos para fazer um reforço de pavimento de pista, ampliar a pista, porque o asfalto na Região Amazônica, dependendo da qualidade e do tipo de asfalto, dura em média de 5 a 10 anos, no máximo 15 anos, por causa da oxidação do ligante betuminoso. Então, periodicamente, temos que retornar ao mesmo aeródromo para fazer reforço e ampliação da pista.

Próximo.



É uma foto bastante impressionante: São Gabriel da Cachoeira, com serviços pioneiros de implantação da pista de pouso.

Próximo.

Se não havia dúvida, no início da década de 50, de que a Comara era fundamental, por que hoje ainda ela é muito importante? Porque as dificuldades e as características, principalmente logísticas, da Região Amazônica afastam a iniciativa privada. A iniciativa privada ainda não se aventura a fazer obras nas regiões mais inóspitas. Por quê? Regime de chuvas. Chove muito praticamente o ano todo, e a mesma chuva que faz o rio ser navegável impede a realização da obra.

Como os rios não são perenes, a logística tem que ser muito bem-feita, muito bem programada. Essas incertezas, na iniciativa privada, se traduzem em aumento de custo, e eles não se aventuram ainda a atuar nas regiões mais remotas.

Próximo.

Só para se ter uma ideia: nós temos uma obra hoje em Yauaretê, fronteira com a Colômbia. O insumo que sai de Manaus leva 40 dias no modal fluvial para chegar a Yauaretê, com dois transbordos. Aqui, o rio é descontinuado e os insumos têm que passar por terra. Um cimento, que dura três meses, já chega em Yauaretê, na melhor das hipóteses, com metade de sua vida útil consumida. Isso, para a iniciativa privada, é muito ruim, por causa dessa incerteza. A Comara tem *know-how*, conhecimento, para minimizar esses efeitos nocivos da logística difícil.

Próximo.

Essa é uma foto da balsa e do empurrador da Comara passando nos trechos onde o rio é descontinuado. A balsa foi transportada por terra, balsa e empurrador, e vai ficar lá no trecho navegável até a conclusão da obra.

Próximo.

Modal aéreo. Ele é muito importante, é determinante mesmo para o sucesso das obras da Comara. Então, a Força Aérea entra com o apoio logístico no modal aéreo, que é praticamente o que garante o sucesso das obras da Comissão.

Próximo.

A Comara também tem a sua frota de aquaviários, e ela mesma os fabrica. São 9 empurradores e 14 balsas com a capacidade de 40 mil toneladas por ano, uma capacidade muito grande.

Próximo.

Essa é a estrutura da Comara hoje. A sede é em Belém. Nós temos dois portos, o Porto Brucutu, em Belém, e o Porto Camanaus, em Manaus; duas pedreiras, em Monte Alegre e em Moura; e três destacamentos de apoio, em Manaus, em São Gabriel da Cachoeira e em Tabatinga.

Próximo.

Para fazer apenas hoje 3 obras, todas de ampliação de aeroportos: Moura e Yauaretê, fronteira com a Colômbia, e Estirão do Equador, fronteira com o Peru.

Se hoje vemos que temos poucas obras, nem sempre foi assim.

Próximo.

Essas são as obras. Conforme falei, são todas de ampliação de pista.

Nós temos feito agora, na Amazônia, pavimentos em concreto. Por quê? Como falei antes, a partir de 5 anos já se percebem algumas patologias no asfalto. O cimento dura 50 anos – a gente até comenta na Comara que quem faz uma obra de concreto não volta para refazê-la. Então, temos feito assim, apesar do custo inicial maior, pois a obra se paga ao longo do tempo porque dura muito mais.

Próximo.

Comparando aquele eslaide das obras atuais com o das obras em 2010, apenas seis anos antes: tínhamos 13 obras, que são essas em azul, sendo realizadas já dentro do previsto pelo Comando da Aeronáutica, e recebemos, em 2008, mais 11 obras, fruto de inspeção da Anac em alguns aeroportos onde havia problemas. Recebemos mais 11 obras. Tínhamos ao todo, naquela época, 24 obras. Comparando com as 3 obras de hoje, realmente é muito pouco.

Próximo.

A Comara também participou do Arco de Defesa, da construção dos núcleos de base aérea de São Gabriel da Cachoeira, Eirunepé e Vilhena, juntando com Campo Grande, que é onde temos uma base aérea – o que se idealizou e chamou de Arco de Defesa da Região Amazônica.

Próximo.

Em 2012 houve a extinção do programa do Emaer 32, que era gerido pelo Comando da Aeronáutica, onde tínhamos um controle maior sobre os recursos que iam para a Comara. Ele foi extinto e, no seu lugar, foi



criada a Ação 14UC, que hoje é atrelada ao Fundo Nacional da Aviação Civil, que é gerido pela Secretaria da Presidência da República.

Próximo.

A partir daí, houve a necessidade de se fazer um Termo de Cooperação entre o Comando da Aeronáutica e a SAC.

Próximo.

Esse Termo de Cooperação venceu em 31 de dezembro de 2015.

Próximo.

Houve uma prorrogação, que está vencendo agora em setembro, dia 27. Já estamos em negociação para fazer uma nova prorrogação.

Por favor, o próximo eslaide.

Talvez essa aqui seja a maior mensagem da minha apresentação.

Ao longo do tempo, os recursos destinados à Comara têm diminuído muito. Já foram quase 100 milhões, em 2009, e, no ano passado, apenas 15 milhões. O que acontece? Esse recurso não é suficiente para manter a cadeia produtiva da organização de forma que possamos, perdurando essa situação por 2, 3, 4 anos, manter a organização funcionando. Então, hoje já há uma linha dentro do Comando da Aeronáutica que questiona a manutenção da organização ao longo do tempo. Não estou falando que a organização vai terminar, mas já se começa a pensar que, perdurando essa situação, muito provavelmente a organização vai passar por dificuldades muito grandes – já passa hoje.

Por quê? Vamos lembrar do eslaide da estrutura: a Comara tem destacamentos de apoio, tem o aquaviário...

(Soa a campainha.)

O SR. MAURÍCIO FERREIRA HUPALO – ...balsas, empuradores. Então, só para manter isso tudo funcionando, a gente gasta quase esses 15 milhões. Então, só recursos dessa monta é que justificam manter essa estrutura funcionando para poder produzir.

Para terminar, o meu último eslaide.

Como eu já até antecipei, o futuro da Comara, apesar de o Comando da Aeronáutica entender, saber da importância da Comara fazendo obras onde a iniciativa privada ainda não faz, sem uma quantidade de recursos adequada, previsível e perene... Por que falo em previsibilidade? Não adianta no meio do ano mandar recursos para a Comara. A Comara tem que saber que vai receber recursos no início do ano para poder planejar toda a parte logística. Se chegarem em agosto e falarem "Comara, agora você vai receber 50 milhões." Perdemos o ano, porque enquanto o rio estava navegável, se não compramos os insumos e os transportamos, não executamos na época da seca.

Então, seria isso. Esperamos que a organização permaneça. O Comando da Aeronáutica deseja isso, mas, realmente, sem uma quantidade de recursos mínima por ano, isso vai se tornar um pouco difícil.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Agradeço muito, Coronel Maurício Ferreira, por sua exposição, que obviamente acrescenta muito às nossas discussões e à nossa reflexão, e pelo exaustivo trabalho que vem realizando. Há falta total de recursos. Nós temos que equacionar isso em nível de Senado e do próprio Ministério da Fazenda.

Eu passo a palavra agora ao Sr. Gilberto dos Santos Scheffer, operador de linhas aéreas sistemáticas nos Estados de Rondônia e do Acre e Conselheiro da Associação Brasileira de Táxis Aéreos – por dez minutos.

O SR. GILBERTO DOS SANTOS SCHEFFER – Obrigado.

Quero agradecer à Comissão, ao Presidente, que nos convidou para estar participando aqui. Eu acho que o meio mais democrático que existe ao se criar uma nova lei é chamar quem de fato empiricamente está vivendo e conhece o tema envolvido.

Eu venho aqui hoje para falar sobre a nossa Região Amazônica. A minha empresa opera táxi aéreo e ligação aérea sistemática, que é um estrato de linhas aéreas pequenas, que são as que dão conectividade às malhas maiores, às linhas aéreas nacionais. E também operamos um serviço de UTI aérea e um serviço geral de táxi aéreo naquela região – Rondônia, Amazonas e Acre.

De tudo isso que o Coronel estava falando, eu tenho pleno conhecimento. Na verdade, fico feliz por deixar uma contribuição aqui, caso venha a ser aceita, para o PLS 258, uma emenda. O art. 37 da emenda fala o seguinte: "Somente poderão ser realizadas operações em pistas que tenham homologação ou registro." O que a gente está pedindo? Que se coloque uma emenda que diga o seguinte.

Independentemente do registro de homologação do aeródromo civil, poderá ser utilizado por empresa de táxi aéreo, desde que:



§ 1º Esteja localizado em terras indígenas e em comunidades de difícil acesso da Amazônica Legal;

§ 2º O comandante da aeronave irá informar no plano de voo, com exatidão, as coordenadas geográficas ao Sistema de Controle de Tráfego Aéreo;

§ 3º O comandante declara que a pista daquele aeródromo tem condições de pouso e decolagem para a aeronave utilizada.

Por que nós estamos pedindo hoje que isso seja inserido? Porque hoje não há nada, não há nenhuma lei que fale que isso pode ser feito.

Está aqui o Jorge, assessor da Anac, que conheço. Não sei se há mais alguém da Anac.

Nós temos uma dificuldade muito grande hoje de regular isso. A Anac diz que não há lei. Existe uma demanda grande nas terras indígenas. Como é que vamos registrar essa pista? O índio vai registrar? A Funai vai registrar? Quem vai registrar? Então, nós temos essa dificuldade.

Hoje a realidade é que os táxis aéreos acabam não operando, não atendendo às vezes a demanda, porque nós vamos para a irregularidade, não para a ilegalidade. Nós vamos para a irregularidade. Acabam morrendo, ou seja, morrem índios lá, morrem pessoas nas áreas de difícil acesso – quilombolas, ribeirinhos. Isso porque às vezes o táxi aéreo não pode ir lá com uma UTI aérea. Quem está atendendo de maneira muito precária? O táxi aéreo clandestino, que vai lá e atende. Então, nós precisamos que seja revisto esse artigo e colocadas essas emendas. Essa é uma reivindicação das empresas de táxi aéreo da Amazônia e também de toda a Associação Brasileira de Táxi Aéreo (ABTAer) – estão aqui o nosso presidente e o nosso secretário. Está aqui o Comandante Jorge Bitar e o Afonso. Também o Comandante Cleiton, de Manaus, o Comandante Heiss, de Belém, e o Comandante Albrecht, que está aqui e também faz parte da nossa associação – ele é do Rio de Janeiro, mas já operou na Amazônia, ele conhece muito da Amazônia também.

Esse é um caso de extrema necessidade, é caso de salvar vida, porque nós não podemos mais fazer de conta. Além disso, existem outras situações hoje em que se declara o plano de voo para um lugar e se pousa em outro. Não podemos falar que isso não existe, porque existe. Seria demagogia eu falar aqui que nós vamos...

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Não é só na Amazônia.

O SR. GILBERTO DOS SANTOS SCHEFFER – Não é só na Amazônia.

Vamos buscar esse consenso. Eu gostaria de deixar aqui essa contribuição para o art. 37, para que possa ser feita essa emenda.

Eu tenho só dez minutos e tenho referência a outro artigo também, ao art. 230, que fala dos táxis aéreos: "Os serviços aéreos de transporte público serão prestados mediante autorização por empresas aéreas de táxi aéreo, constituído no grupo de aviação geral". O que nós queremos? Nós queremos ter um grupo específico, nós não queremos ser aviação geral.

O que é o táxi aéreo? É uma empresa de pequeno ou médio porte, a qual tem aeronaves que são ferramentas de trabalho. Nós não somos empresas ricas. Na aviação geral, há o cidadão do aerodesporto, há o cidadão que tem um jato de US\$30 milhões. Nós, não. Nós temos uma frota velha e não conseguimos renovar a frota porque não temos os benefícios que a linha aérea tem. Então, por esse motivo, pedimos que se crie um grupo específico para nós. Hoje há os grupos 1 e 2, a aviação comercial e a geral. O táxi aéreo está no meio da aviação geral, e o táxi aéreo não é aviação geral. Nós prestamos um serviço de imensa relevância social para o Brasil, principalmente na Amazônia Legal, onde nós fazemos a conectividade de pessoas que não têm alternativa, como o Coronel falou. Leva-se quantos dias para sair de Manaus até Yauaretê de balsa?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. GILBERTO DOS SANTOS SCHEFFER – Quarenta. De Grand Caravan, que é a aeronave que mais operamos na região, é em torno de cinco horas, não é Cleiton?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. GILBERTO DOS SANTOS SCHEFFER – Em quatro horas e meia, cinco horas, o cidadão está lá.

Então, isso é uma coisa de extrema relevância para o desenvolvimento daquela região e para o desenvolvimento da aviação no Brasil como um todo, porque, como nós também hoje temos essa prerrogativa de operar como ligação aérea sistemática, acabamos transportando os passageiros como uma linha aérea, em que o cidadão entra no site, compra a passagem dele e vai de A para B. E nós o levamos até um centro maior onde ele pode pegar uma linha aérea comercial nacional, daí o fortalecimento da malha aérea nacional, porque há os pequenos.

Além disso, o táxi aéreo é o maior formador de mão de obra especializada, é o celeiro de mão de obra do Brasil. Se você fizer um levantamento, verá que 90% dos pilotos que estão nas linhas aéreas passaram por um táxi aéreo. Como tiveram uma padronização já ali, fica fácil ir para a linha aérea. O táxi aéreo é uma empresa



organizada tal qual uma linha aérea. Nós temos uma organização hoje com diretor de segurança operacional, diretor de operações, enfim, a mesma diretoria que uma linha aérea tem, o táxi aéreo tem, pelas prerrogativas e pelos deveres tem que ter.

Então, eu tenho orgulho de estar representando o segmento do táxi aéreo hoje, principalmente da Região Amazônica, onde eu opero. Eu estou falando aqui de Rondônia, Acre e Amazonas, os três Estados em que eu opero. Estão aqui o Cleiton da CTA, que é de Manaus e deve falar na segunda instância, e o Comandante Heiss, que é de Belém do Pará. A nossa missão é estar ali com aquele povo.

É muito importante que os senhores analisem a possibilidade de incluir essa emenda no art. 30, colocar lá que o piloto pode declarar as coordenadas geográficas exatas na sala de tráfego aéreo.

Hoje o operador de tráfego aéreo vê a imagem de satélite e olha lá. Existe o ilícito? Existe, sim, na região, mas nós não podemos ser penalizados porque existe alguém que opera de maneira errada, ou por causa do narcotráfico naquela região. Isso aí cabe às autoridades competentes investigar.

Agora, o táxi aéreo está sendo muito penalizado em função de não poder ter o que já teve uma vez. Registrar: qual o designativo da pista? Grupo de zulu. Isso, quantos anos atrás? Há vinte anos podia, não é, Comandante Heiss?

O SR. JOSÉ RENATO HEISS – Vinte e cinco anos.

O SR. GILBERTO DOS SANTOS SCHEFFER – Vinte e cinco anos atrás. Se a pista não tinha designativo, declarava-se no plano de voo: zulu zulu zulu. Era grupo de zulu. E eu era responsável, como comandante, por conta e risco, da mesma maneira que eu sou responsável... Se eu quebrar um avião aqui no Aeroporto Internacional de Brasília, eu vou ser responsabilizado também. O operador vai ser, do jeito que vai ser lá. Então, ninguém se engane que a responsabilidade aqui não vai haver. Vai haver. A diferença é que lá nós vamos estar salvando vidas, porque eu já vi cidadão ali picado de cobra, com apendicite arrebentada. E você, quando chega à cidade, é visto como o salva-vidas dele, percebe o olhar de alívio que o cidadão, porque você o tirou de um lugar em que ele iria morrer. Se ele ficasse lá, ele iria morrer, com toda certeza, Senador. Então, eu espero...

(Soa a campainha.)

O SR. GILBERTO DOS SANTOS SCHEFFER – ... ter podido contribuir neste momento...

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – O senhor tem mais um minuto.

O SR. GILBERTO DOS SANTOS SCHEFFER – Tenho mais um minuto?

Então, quero só agradecer a todos por terem convidado as empresas operadoras de táxi aéreo, que vivem a realidade. Às vezes, faz-se uma lei que não está de acordo com a realidade. A lei, às vezes, digamos assim... Às vezes coloca-se uma Ferrari numa estrada cheia de buraco. Não pode. A nossa infraestrutura na Amazônia é diferente da infraestrutura do Sul e do Sudeste. Igualmente, os Estados Unidos têm a questão do Alasca. Existe uma legislação específica para o Alasca. Por quê? Porque lá é uma área de muito difícil acesso devido às condições climáticas, enfim, à distância.

Então, é isso que a gente pede que seja analisado, principalmente essa questão da Amazônia, Senador. Se puderem olhar com carinho, eu vou deixar... Não sei com quem eu vou deixar essa proposição das emendas...

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Com o Relator.

O SR. GILBERTO DOS SANTOS SCHEFFER – Referente ao art. 30 e ao art. 230.

Muito obrigado, senhores.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Eu agradeço muito por suas palavras e por sua contribuição.

Nós passamos a palavra agora ao Sr. Tarik Pereira de Souza, Gerente de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas da Anac.

Sr. Gilberto, obrigado por sua contribuição.

O SR. TARIK PEREIRA DE SOUZA – Bom dia a todos.

Antes de mais nada, agradeço o convite para participar desta audiência sobre um tema de profunda relevância para a aviação civil brasileira. Falo isso por ter trabalhado na Região Amazônica por quase uma década. Trabalhei quando ainda era Oficial Engenheiro da Força Aérea Brasileira e, depois, já nos quadros da Anac.

Sinto-me realmente motivado para contribuir com esta Comissão e, sempre que possível, estarei ajudando, contribuindo para que a gente possa encontrar uma solução que, obviamente, beneficie a sociedade brasileira e especialmente a sociedade da Amazônia Legal.

Pode passar.

O objetivo desta apresentação é mostrar a infraestrutura da Amazônia, os desafios da aviação civil e os avanços normativos.

Próximo.



Um rápido roteiro: uma breve introdução; base legal e também normativa; infraestrutura na região; os desafios encontrados; os avanços normativos que a Agência já conseguiu alcançar; e uma parte do fomento.

Próximo.

Essa imagem inicial chocante é só para deixar registrado que a missão primordial da Agência é garantir uma aviação segura para todos os brasileiros. Nós queremos que todos voem e voem com segurança. Essa é a missão da Agência.

Próximo por favor.

Base legal e normativa. Obviamente, a grande base legal é o Código Brasileiro de Aeronáutica. Cito, neste momento, o art. 36 e o art. 36-A. O art. 36 fala, basicamente, que temos que ter normas que valham para todo o Território nacional. E, a partir de 2015, houve a inclusão do art. 36-A, que aponta que a autoridade de aviação civil – a Anac – poderá expedir regulamento específico para aeródromos públicos situados na Amazônia Legal, visando atingir estes objetivos: fomento, integração, atendimento de comunidades isoladas, acesso à saúde e apoio às operações de segurança. Então, esse regramento já está vigente, e a agência vem trabalhando, sem nunca esquecer a parte de segurança, no atendimento desse artigo.

Pode passar para o próximo.

Eu deixo registrado os principais normativos da Agência em termos de aeródromos: passa pela parte de segurança da aviação contra atos de interferência ilícita (*security*); pela parte de projetos de aeródromos; pela parte de operação; pela parte de cadastro de infraestrutura, que foi um tema levantado pelo representante dos táxis aéreos; e também pela parte do Sescinc, que é a nossa Resolução nº 279. É apenas para registro, não vou comentar em função do tempo.

Pode passar.

A Amazônia Legal, como todos sabem, é uma região que engloba quase 50% do Território nacional e envolve nove Estados.

Pode passar.

Eu fiz um levantamento de todos os aeródromos públicos cadastrados pela Agência. Vejam que o Pará é o Estado que tem o maior número de aeródromos públicos cadastrados; depois vêm Mato Grosso e Amazonas; Roraima tem apenas dois aeródromos públicos. O Brasil conta, atualmente, com 630 aeródromos públicos.

Pode passar.

Em relação a aeródromos privados, vejam que o Estado de Mato Grosso tem em torno de 418 aeródromos privados cadastrados; Pará, 132; Roraima, 112. E aí destaco que a grande maioria desses aeródromos privados são aeródromos que foram cadastrados pela Funai para atendimento das operações indígenas. E aí se sucedem os demais aeródromos nos Estados. O Acre tem 7 aeródromos privados.

Pode passar, por favor.

Desafios encontrados nas inspeções e visitas que fiz na Amazônia Legal. Cito alguns exemplos clássicos, como Boca do Acre e Itamarati, no Amazonas; em Rondônia, Ariquemes e Ji-Paraná; no Acre, Porto Walter e Jordão; em Roraima, Surucucu e Surumu; no Pará, Belém; no Amapá, a capital, Macapá; no Maranhão, Imperatriz; no Tocantins, Araguaína; e, em Mato Grosso, apenas Cuiabá. Vivendo a experiência da região, eu destaco para os senhores estes desafios que nós, inspetores da Agência, encontramos.

O primeiro, realmente, é a presença de não conformidades na infraestrutura aeroportuária relacionadas à parte de deficiência da sinalização, de pavimentos aeroportuários deficitários, de cerca operacional/patrimonial rompida, da presença de obstáculos na faixa de pista, de drenagem insatisfatória, entre outras. Também percebemos que o Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio (Sescinc) é inoperante ou em categoria abaixo da requerida. Também detectamos pessoal e equipamentos afetos à segurança da aviação contra atos de interferência ilícita (*security*) insuficientes; e trânsito de pessoas e animais nas áreas restritas de segurança. E, por fim, talvez o grande ponto que eu gostaria de destacar nesta apresentação: ausência de operador do aeródromo devidamente capacitado (gestor aeroportuário) para o desempenho das suas atividades. Identificamos que não há um operador, não há um responsável por aqueles aeródromos, especialmente os aeródromos públicos, que tenha conhecimento e que possa gerir um aeródromo público, mesmo de pequeno porte.

Pode passar.

O que se espera desse gestor aeroportuário? Há várias funções que se esperam dele, mas, nesses aeródromos de pequeno porte, é difícil, às vezes, até identificar quem é a pessoa que está do outro lado – e garanto para os senhores que não é por falta de tentativa da Agência. Pensem comigo: se não é possível nem dialogar com o operador responsável por um aeródromo público, como é possível viabilizar operações? Nós temos que garantir a segurança. Então, realmente, nós enfrentamos isso, e é algo que considero o ponto mais delicado.

Pode passar.



Eu retirei algumas fotos das inspeções realizadas das quais eu participei. Ali, há uma cerca patrimonial rompida; um transeunte na pista de pouso.

Pode passar.

Ali, apesar de a faixa de pista estar perfeita, há um obstáculo, que é a vala de drenagem. Há um pavimento ali todo deteriorado, com patologias, que, se não houver um reparo, fatalmente vão implicar restrições às operações aéreas.

Pode passar.

E aí a parte da sinalização horizontal, que é a pintura na pista, que é devidamente utilizada pelos pilotos para poder fazer a aproximação e a decolagem, desgastada em alguns desses aeródromos.

Pode passar.

Eu listei os principais motivos de interdição. Vejam que o principal motivo é controle de acesso. Controle de acesso é permitir que pessoas não autorizadas adentrem os aeródromos públicos e se tornem um risco para si mesmos e para as operações. Temos questões relacionadas também às condições de pista. Inclusive, o primeiro item é desídia/solicitação. A Agência entra em contato com o operador, quando consegue conversar com ele, e não há um retorno. E aí, obviamente, temos que tomar a decisão mais gravosa possível, que é a interdição daquele aeródromo público.

Pode passar.

Nós tivemos avanços normativos. Eu cito o RBAC nº 153, que é operação de aeródromos, em que nós, recentemente – em junho de 2016 –, alargamos a Classe I, que é a classe para aeródromos que processam abaixo dos 200 mil passageiros. Com essa classificação diferenciada, maior número de aeródromos de pequeno porte tem requisitos aplicáveis a essa infraestrutura menor, tem um número menor de requisitos aplicáveis.

Pode passar.

Na parte do Sescinc (Serviço de Prevenção, Salvamento e Combate a Incêndio), nós fizemos uma alteração em 2013, permitindo a operação de voos regulares com até dois movimentos semanais, duas frequências semanais, e vai ser inserida na nossa agenda regulatória a possibilidade de que esse número de movimentos, sem o contraincêndio, possa ser utilizado. Então, é um assunto também que já está devidamente esquadriado pela Agência para estudos.

Pode passar.

Enfim, eu gostaria de dizer que a Agência, obviamente, tem o papel fundamental de normatizar a questão, de fiscalizar, de aplicar as sanções necessárias, mas também estamos com ações de fomento. É aquela ação em que a gente busca o operador, sabendo de suas dificuldades, e apresenta os nossos regulamentos, tenta criar aquela cultura...

(Soa a campainha.)

O SR. TARIK PEREIRA DE SOUZA – ... de segurança operacional, para que ele possa realmente conduzir a gestão do aeródromo da melhor forma possível.

Pode passar.

Enfim, esta foi uma breve apresentação. O tema é muito complexo. Como eu falei, tenho muita motivação para tratar sobre o tema.

Deixo aqui uma frase de um médico – pode passar – e escritor que ficou famoso na cidade de Manaus, chamado Djalma Batista, que até nomeia uma das principais cidades: “Não tenho dúvidas de que já existe uma nova mentalidade nacional em relação à Amazônia, permitindo que o Brasil realize a tão esperada política amazônica, com a qual se completará a unidade brasileira.” Garanto para os senhores que a Agência não está com os olhos fechados para a realidade da Amazônia. Nossos inspetores – não só eu, mas outros colegas – também temos experiência na área, e nós sabemos que precisamos avançar, mas avançar sempre pautados pela segurança das operações aéreas.

Obrigado a todos. Bom dia.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Bom dia.

Agradeço muito ao Sr. Tarik Pereira de Souza, Gerente de Normas, Análise de Autos de Infração e Demandas Externas da Anac.

Nós vamos agora agradecer aos expositores e pedir a eles que se sentem aqui à frente.

Vamos agora chamar a segunda Mesa. Inicialmente, vou chamar Sr. Cleiton Sergio de Souza, operador de táxi aéreo no Estado da Amazônia; depois, o Sr. José Renato Heiss, operador de táxi aéreo do Estado do Pará, região de Belém/Marajó e representante do Norte da Associação Brasileira de Táxis Aéreos; e o Sr. Gustavo Albrecht, Presidente da Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves (Abul).



Todos já sabem que cada expositor terá dez minutos. Quando tocar a campainha, ainda resta um minuto, vocês não precisam se preocupar. Com nove minutos, a gente toca a campainha só para advertir que ainda tem um minuto para fazer o encerramento.

Então, inicialmente, vou pedir ao Sr. Cleiton Sérgio de Souza, operador de táxi aéreo do Estado do Amazonas, para fazer uso da palavra, fazer sua exposição.

O SR. CLEITON SERGIO DE SOUZA – Bom dia a todos. Bom dia, Senadores.

Obrigado pelo convite que o Senado nos fez para participar desta importante decisão, que é a criação do Código CBAER. Como disse o nosso amigo operador, o Comandante Gilberto, nós, mais do que nunca, devemos fazermos parte desse processo. Nós sabemos com o que lidamos, o que nós passamos no dia a dia.

Infelizmente, deu problema no meu *pen drive* que eu trouxe para fazer a apresentação. Eu vou na base do improviso aqui.

Vou falar um pouco do Amazonas em sim, onde hoje opero – um colega falou do Mato Grosso, de Rondônia, e há um colega do Pará.

No Amazonas, nós tínhamos 69 pistas décadas atrás. Hoje, para vocês terem ideia, há 29 pistas operacionais, regulares. Isso, para uma dimensão territorial onde cabe a França, a Espanha, a Grécia e a Suécia juntas. É um Estado enorme, mas com poucas pistas operacionais. Para se ter uma ideia, ele é maior do que todos os nove Estados do Nordeste. Só estou falando um pouquinho aqui para a gente refrescar a memória, eu sei que os senhores têm esse conhecimento.

É um Estado onde temos apenas quatro pontos de abastecimento e temos quatro pistas que operam no noturno. Uma delas é a H24, que é Manaus. Nas demais, nós temos que fazer solicitação, Senadores, para fazer reserva de horário, e isso apenas por quatro horas. Um minuto que passar... Nós pagamos, por hora, em torno de R\$600 para aguardar o balizamento para nós operarmos – para operarmos tentando salvar uma vida, para operarmos para levar técnicos para tirar da escuridão... Todos os Municípios, excluindo-se Manaus, ou seja, 61 Municípios no interior operam com energia termoelétrica, então, de vez em quando, há esses blecautes lá, e somos nós que levamos socorro. A linha aérea que lá opera, e é regional, cobre apenas seis ou sete Municípios. Nos outros Municípios, quem faz esse trabalho de caráter social somos nós, os táxis aéreos, e esbarramos nessas dificuldades: as pistas que não estão homologadas, que perderam seus registros; os aeródromos que não têm a infraestrutura adequada.

Para se ter uma ideia – o colega ainda agora estava falando da Comara, apresentando as pistas –, nós temos dificuldade em uma pista, Sierra Bravo, em um aeroporto internacional, que é Tabatinga – não sei se os senhores têm esse conhecimento –, que tem a travessia de índios. Existe um corredor, existe uma estrada, no meio da pista, que tem a travessia de índios. E quem determina isso aí são eles. Eles passam na hora que querem, no dia que querem. Por isso, nós temos no Notam que as aeronaves têm que ser informadas 30 minutos antes do pouso e 15 minutos antes da decolagem, para que o fiscal possa pegar seu veículo, sua moto, seu carro, e ir lá verificar, ficar um de um lado e outro do outro, vigiando se os índios vão chegar para passar naquele momento do pouso, da decolagem, e se não há nada quebrado, porque muitas vezes eles quebram garrafas de bebidas e quebram até as lâmpadas dos balizamentos, colocando em risco a operação. Isso acontece porque, quando foi feita a pista, havia essa aldeia do lado, e nunca se conseguiu mudar.

É por isso que eu venho dizer aos senhores que a Amazônia tem que ser olhada com olhar diferente daquele dirigido aos demais Estados do País. Ela deve ter uma regulamentação diferenciada, assim como o Alasca, nos Estados Unidos, senão vai ficar cada vez mais inviável operarmos lá.

Hoje reduziu-se o número de pistas em que nós operamos. Consequentemente, reduziu o número de clientes. Se formos operar, seja num trabalho social... Eu trabalho com o Exército, trabalho com a Defesa Civil levando mantimentos, levando medicamentos, trabalho social, e às vezes não se pode levar para um Município.

Eu tenho aqui várias pistas boas, em condições de uso. Envira por exemplo. Ano passado, eu não pude levar mantimentos, ajuda humanitária para o Município de Envira, porque é uma pista de 1.200 metros asfaltada, com 30 metros de largura, mas ela não está registrada nem homologada. Então eu tive que ir para Eirunepé, colocar num barco e demorar mais seis ou oito horas de viagem para chegar ao destino. E é pertinho. De voo, são apenas quinze ou vinte minutos. E assim sucessivamente, temos várias pistas.

O colega militar da Comara falou em Yauaretê. Em Yauaretê, senhores, para se ter uma ideia, são 1.600 metros de pista asfaltada, com 30 metros de largura, onde operava o Correio. Hoje nós deixamos de fazer. Nós operávamos para o Exército, mas também não operamos hoje, senhores, porque foi suspensa... Ela foi suspensa porque o plano diretor do aeródromo não foi feito. É uma pista essencial para o Estado e para o País, porque 99% de quem opera lá são as Forças Armadas, para a defesa da nossa divisa com outros países.

Ela foi suspensa, e não só ela. Nós temos Barreirinha, Nhamundá, temos Yauaretê, Envira, Tapauá, Santo Antônio do Içá e Japurá. Eu relatei apenas essas sete, porque são pistas em melhor condição de uso, são



asfaltadas, têm cabeceiras identificadas, são pintadas e algumas delas, como em Japurá, cercadas, com área de escape dentro do regulamento, e ela não tem nenhuma travessia de pessoas.

O Município de Nhamundá fica numa ilha onde há uma pista afastada, no alto, uma pista totalmente segura, onde não existem moradores, mas a pista não é homologada. Não foi nem sequer registrada. Não se pode operar. O mais difícil é a pista, que existe, e agora não se pode operar.

Só para se ter uma ideia da dimensão do nosso Estado... Eu vou comparar com Yauaretê, porque é mais fácil. De Yauaretê para Parintins são 810 milhas de distância, o que equivale a 1.500 quilômetros em linha reta ou cinco horas e trinta de voo. É mais distante do que Manaus/Cuiabá, rota por que tenho que passar por três Estados, Amazonas, Pará e Mato Grosso, com 792 milhas ou 1.466 quilômetros. Então é um Estado enorme, que tem que ser visto com carinho, o que também estendo para as regiões vizinhas, como Acre, Rondônia, Roraima e parte do Pará.

Nós temos também outra situação que talvez vocês não conheçam. O nosso combustível é um dos mais caros do País, na nossa região. O nosso seguro chega a ser 30% mais caro. E algumas seguradoras nem sequer fazem seguro da nossa atividade para a nossa região, a atividade aeronáutica. Então vocês veem que há um leque muito grande de dificuldades. E a aviação não é para os abastados. Os seus proprietários têm... É uma ferramenta de trabalho para atender os necessitados.

Aonde não se vai de barco nem há estrada, a maioria, 90% são de rios, é barco ou avião, sendo algumas delas somente por avião. É o caso de algumas pistas operadas por operadores de pesca. Dependendo da época do ano, só opera pelo ar, só por avião.

Então, ela é necessária para o desenvolvimento do Estado, do Município e do País. É quem ajuda realmente na fiscalização das nossas fronteiras.

Tenho prestado serviços, volto a dizer, para os Correios, para transporte de valores, para o Exército, para a Defesa Civil...

(Soa a campainha.)

O SR. CLEITON SERGIO DE SOUZA – E às vezes ficamos impossibilitados de realizar voos para algumas regiões por esse motivo.

Costumo dizer que nós regredimos. Há décadas, havia mais pontos com mais estruturas do que hoje. Nós brincamos de fazer plano para um lugar, para tentar salvar vidas, e vamos para outro. Se as autoridades pegarem... Se nós não fizermos, outro faz. As autoridades pegam e suspendem, caçam o direito, ele fica impossibilitado de trabalhar pelo resto da vida e tem que demitir os seus funcionários.

Um trabalho em conjunto deveria ser feito entre o Estado, governadores, União, Ministério Público e demais autoridades competentes para que esse processo de regularização das pistas seja feito o mais breve possível, num esforço conjunto.

Essa é a minha proposta.

Muito obrigado aos senhores.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Agradeço ao Sr. Cleiton Sergio de Souza, operador de táxi aéreo na Amazônia, pelo seu depoimento.

Notamos que houve, na verdade, uma regressão no número de pistas. É necessário mais investimentos e uma avaliação mais profunda nesse ponto.

Certamente o Relator absorveu todos esses dados e vai receber mais informações para minimizar esse problema, que é bastante delicado.

Vamos agora passar a palavra ao Sr. José Renato Heiss, operador de táxi aéreo do Estado do Pará, região de Belém e Marajó e representante do Norte da Associação Brasileira de Táxis Aéreos.

O SR. JOSÉ RENATO HEISS – Senador Pedro Chaves, Senador José Maranhão, demais autoridades, senhoras e senhores...

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Eu gostaria de registrar a presença do Senador Raupp. É um prazer recebê-lo.

O SR. JOSÉ RENATO HEISS – A explanação do Comandante Gilberto...

O SR. PEDRO CHAVES (Bloco Moderador/PSC - MS) – O Senador Paulo também.

Desculpe.

Seja bem-vindo.

Eu vou descontar todo esse tempo. Pode ficar tranquilo.

O SR. JOSÉ RENATO HEISS – O Comandante Gilberto e o Comandante Cleiton fizeram uma explanação, a meu ver, muito completa sobre a situação que a aviação da Amazônia está vivendo.



Eu fui piloto e comandante na Taba (Transportes Aéreos da Bacia Amazônica), da Votec e da Penta Linhas Aéreas. Voei por cinco anos no garimpo e em aviação executiva também. Hoje tenho um táxi aéreo.

Estou representando aqui os táxis aéreos de Belém, em particular do Aeroporto Brigadeiro Protásio.

Eu queria começar falando sobre as pistas. O Comandante Gilberto falou e se referiu a esse assunto com bastante propriedade, que é preciso tornar viável a ida dos táxis aéreos para aeroportos não homologados na área indígena e em outros locais de difícil acesso. Difícil acesso é importante, não é? Praticamente, de difícil acesso é a Região Amazônica toda.

Nós temos, próximo de Belém, o Arquipélago do Marajó. Só para dar uma ideia da situação das pistas da Amazônia, isto aqui é um retrato muito claro. Pistas homologadas: Soure e Breves; duas pistas homologadas. Esta é a situação atual, de hoje; hoje, agora. Pistas não homologadas – isto aqui tudo é Ilha do Marajó: Salvaterra, Santa Cruz do Arari, Cachoeira do Arari, Chaves, Anajás, Afuá, Curralinho, São Sebastião da Boa Vista, Muaná, Ponta de Pedras. E agora três cidades aqui que não são geograficamente pertencentes ao Arquipélago do Marajó, mas que politicamente lhe pertencem, porque fazem parte da Associação dos Municípios do Arquipélago do Marajó: Gurupá, Portel e Porto de Moz.

Então, dá para chegar à conclusão de que é muito difícil falar em segurança quando a aviação de táxi aéreo não tem como fazer plano. Aí que é importante aprovar o artigo do Comandante Gilberto. Outras pistas não homologadas nas proximidades de Belém: Cametá, Oeiras do Pará, Limoeiro do Ajuru, Mocajuba, Baião.

Bem, a mensagem que eu queria deixar aqui é que realmente seja atendida a mudança do artigo que trata das pistas não homologadas, o que é muito necessário para a nossa região.

O ICMS também. Nós pagamos lá no Pará mais de 30% de ICMS. A operação do táxi aéreo fica extremamente difícil. Estou me referindo aqui mais aos táxis aéreos que operam aviação convencional, que é o meu caso, e que é o caso de todos que operam lá no Aeroporto Brigadeiro Protásio. Seria muito interessante não só o querosene ser beneficiado, no sentido de baixar esse ICMS, como também o AVGAS.

Eu queria falar também do Aeroporto Brigadeiro Protásio. Eu, particularmente, acho um absurdo uma vontade política que existe no Estado do Pará, por todos os governantes que entram, de retirar o Aeroporto Brigadeiro Protásio, um aeroporto extremamente importante. Hoje, é até uma questão de saúde pública, porque o Governo não dá a assistência que deveria para as populações do interior. Diariamente, chegam ao Aeroporto Brigadeiro Protásio pessoas doentes. E eu não estou falando de doente grave, mas de alguém que precisa fazer um tratamento de saúde e se desloca por meio de avião, de pequenas aeronaves. Estou falando dessas pequenas aeronaves. É uma realidade que não existe mais aqui no restante do País; aqui no Sul não existe mais isso. O táxi aéreo de pequeno porte é uma realidade da Amazônia. Nossa amigo da Anac viajou, sabe disso. É muito importante para a região. Só quem conhece, como ele que passou por lá e verificou o quanto é importante a aviação a pistão, a aviação de pequeno porte na Amazônia. É extremamente importante.

Então, eu queria enfatizar o fato de que é muito importante manter o Aeroporto Brigadeiro Protásio na atual posição geográfica porque, caso ele seja retirado e levado para mais distante, isso será um caos total para o atendimento de prefeituras que mandam diariamente doentes para serem tratados em Belém. Se eles forem desembarcar no aeroporto que fica lá na direção de Mosqueiro, com o trânsito lento que há atualmente, com o advento de uma sinalização que colocaram ao longo da BR, da Belém-Brasília, vai se tornar realmente uma situação muito difícil para que seja continuado o papel de salvar vidas, principalmente das pessoas mais carentes da Ilha do Marajó e das cidades circunvizinhas da capital do Estado.

Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Eu agradeço muito ao Sr. José Renato pela contribuição. Realmente, é um problema delicado o da pista registrada, pista não homologada, pista nem homologada nem registrada. Então, é necessário que a Anac assuma por inteiro essa responsabilidade muito séria. Por isso é muito importante esta audiência nossa, aqui.

Passo a palavra ao Sr. Gustavo Albrecht, Presidente da Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves (Abul).

O SR. GUSTAVO ALBRECHT – Sr. Senador Pedro Chaves, Sr. Senador José Maranhão, senhores presentes, na realidade, eu estou aqui não como Presidente da Associação Brasileira de Pilotos de Aeronaves Leves, mas como Coordenador da Área da ABTAer, no Rio de Janeiro. Voei em garimpo; eu voei dois anos na área de Itaituba, e quando eu operava lá eu fazia isso que eles estão dizendo: fazia plano de voo para um lugar e ia realmente para outro, colocando em risco a minha vida e a de quem ia comigo, porque se eu caísse ninguém acharia. Nessa época eu tentei... Eu tinha saído da Força Aérea, e fui a Belém, ao serviço de engenharia, para tentar resolver esse problema de registro. Aí nos deparamos com um empecilho que era insolúvel: as áreas não têm propriedade, são áreas devolutas da União. Se você não tem o proprietário da área, você não consegue fazer o registro do aeródromo. Então, eu consegui cadastrar aeródromos. Dava a coordenada: "Olha, aqui



tem uma pista e eu estou indo para lá". E eu fazia o plano de voo daquela pista. Naquela época havia o Zulu Zulu, que nos facilitava. Então, quando você senta em Brasília, em um gabinete, e escreve uma legislação sem conhecer essa realidade toda, é complicado.

Aeródromos. Dava coordenada... "Olha, aqui tem uma pista e eu estou indo para lá". E eu fazia o plano de voo daquela pista. Naquela época havia o Zulu Zulu, que nos facilitava. Então, quando você senta em Brasília, em um gabinete, e escreve uma legislação sem conhecer essa realidade toda, é complicado.

Na realidade, eu me preparei para uma reunião de táxi aéreo em aeroportos, não só o da Amazônia. E a minha apresentação estava mais baseada nas reivindicações de táxi aéreo, porque eu estou sofrendo muito com isso.

Mas eu tinha proposto o negócio de registro de aeródromos, que fosse criado de novo o cadastro de aeródromos. Acho que a proposta do anteprojeto está uma salada de fazer inveja nos aeródromos. Mudaram as designações.

Antigamente nós tínhamos aeródromos públicos e privados. No público, todo mundo podia pousar; no privado, só quem era autorizado. Se alguém quisesse autorizar alguém a operar nesse aeródromo e quisesse fazer um uso comercial dele – chamado aeródromo privado aberto ao tráfego público –, ele tinha que ser homologado no padrão do público. O privado não precisava ter essa homologação.

Eu tenho escrito – e vou propor depois para os senhores – a possibilidade de você ter o cadastro. Então, se eu tenho ele no privado, mas quero que conste no Rotaer, eu faço um projeto e apresento lá. Se for aprovado, eu recebo uma matrícula e o coloco no Rotaer.

Mas, se eu tiver, no meio da minha fazenda... A fazenda do nosso próprio Presidente Vicentinho tem uma pista no meio. Por que ele tem que ter um registro, gastar R\$15 mil com um engenheiro aeronáutico, um engenheiro de infraestrutura, para fazer registro daquele aeródromo nos padrões? Obrigam a ter uma pista de grama, a ter planta, projeto. Acho isso um absurdo, e vem contra a nossa segurança.

Portanto, se nós tivéssemos a possibilidade de ter aeródromos cadastrados... No cadastro do aeródromo privado simplesmente teria que haver as coordenadas geográficas do aeródromo, o nome do proprietário, o endereço, o CGC e o CPF, e estaria cadastrado o aeródromo. Eu poderia fazer um plano de voo para esse aeródromo, naquele método Zulu Zulu, e estaria garantida uma segurança.

Então, são propostas que a gente está escrevendo – e depois eu vou passar ao nosso ilustre Relator –, para tentar melhorar a nossa legislação.

Eu agradeço a todos os amigos da ABTAer. Foi brilhante. O Gilberto falou o que tem que ser falado mesmo. Agradeço, também, a oportunidade de falar sobre isso.

Eu voei na Itaituba durante dois anos. Voei 2 mil horas de garimpo. Escrevi um livro sobre a operação no garimpo, que é completamente diferente do que existe, mas tem suas regras próprias. Muitos dos pilotos comerciais que foram para lá voar se acidentaram. Os que sobreviveram, sobreviveram porque se adaptaram às regras do garimpo. Por isso que isso aí fecha tudo. A Amazônia tem que ter regras específicas, não se pode querer tratar igual se trata o Galeão, em Guarulhos.

Então, acho que a legislação amazônica é imprescindível para a gente premiar aqui nesse código brasileiro, e a Anac tem que ver. Ele conhece a Amazônia, esteve lá e sabe como é.

Quanto ao problema de as pessoas entrarem na pista sem estarem credenciadas. Eu entro nos Estados Unidos, no aeroporto de Fort Lauderdale com meu carro, ninguém me identifica, eu entro, paro ao lado do meu avião, boto as minhas bagagens, depois saio e tiro o carro. E isso não é considerado transgressão, não é infração, não é nada. Então, eu acho que nós temos que rever um pouco o que não é viável.

No Galeão, alguém atravessando a pista, eu acho que é um perigo, um risco seriíssimo. Agora lá no garimpo ou lá na Região Amazônica, você não vai conseguir evitar que alguém atravesse a pista. E, se você interditar o aeródromo, você deixa aquela população toda à mercê da sorte, porque, às vezes, a única maneira de acesso é o aeródromo. Se você for inflexível na legislação, tem que fazer o que eles fazem, avisam antes, chegam mais cedo e alguém vai lá interdita e segura, porque é a maneira de se conviver.

Nós vemos que muitas prefeituras que, inclusive, são administradoras dos aeródromos deixam que ele seja interditado, porque eles querem usar ali para fazer uma vila residencial. Isso é péssimo. Nós estamos perdendo muitos aeródromos. Nós tínhamos que achar uma maneira, no nosso código, de evitar que as prefeituras pudessem acabar com os aeródromos.

Eu tenho como exemplo Saquarema, que era do Comando da Aeronáutica, e foi feito um convênio com a Prefeitura de Saquarema para administrar. A Prefeita de Saquarema deixou invadirem a pista para que seja interditada definitivamente e ali ela faça uma vila residencial. É um terreno que não é dela. Aquele terreno é da União, administrado pelo Comando da Aeronáutica, mas que foi cedido pela Prefeitura. Eu já tentei ajudar. Nós fizemos uma vaquinha, fazemos cerca para tentar administrar o aeródromo esportivamente. A Prefeitura não



deu apoio de polícia e de segurança para o aeródromo. De noite, eles iam lá e cortavam, e nós consertávamos. Eu acabei desistindo. Nós vamos perder mais um aeródromo, que é Saquarema, como já perdemos inúmeros. Eu acho que o Código tinha que achar uma maneira de proteger a existência desses aeródromos.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Eu quero agradecer o nosso amigo Gustavo Albrecht pelo seu depoimento.

Vou passar agora a palavra aos Senadores.

Inicialmente, ao Senador Paulo para fazer uso da palavra.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) – Eu queria saudar o Presidente e os nossos convidados.

Fica claro para nós Senadores ou Parlamentares que fazer uma legislação, principalmente um Código, para dar conta de um país como este com todas as suas diversidades... Quando falamos da realidade da Amazônia, do Nordeste, do Centro-Oeste, do Mato Grosso, é claro que é diferente do Rio, de São Paulo, do Paraná, etc. Então, é muito complicado pretendermos fazer uma legislação, principalmente nesse tipo de coisa, que dê conta de resolver esses problemas e essas especificidades. Por isso que temos que estar muito atentos.

Vocês que têm experiência na Amazônia têm que chegar aqui falando mais firme e mais grosso dessa realidade. E aqui nós temos que enfrentar – o companheiro que elaborou o Código – uma questão, principalmente ao tratar da questão das navegações regionais, que é o problema. Ele citou o exemplo e falou que foi da Taba e da Votec. Faltou falar da Sete e de tantas outras regionais que tentam resistir e depois decretam falência. Como falaram dos táxis aéreos individuais, dos aeroclubes, todos falidos. São pessoas que estão ali resistindo, inclusive com um grave problema: como não há mercado e nem trabalho, a aeronave é mal assistida tecnicamente. Vocês sabem que há desconfianças nos táxis aéreos por causa da questão da insegurança. Não é só em segurança do aeroporto, etc.

Eu acho que devemos fazer uma coisa articulada com as que monopolizam as aeronaves nacionais para ter uma capacidade de fortalecimento das regionais. Por exemplo, áreas assistidas pela capital, uma combinação GOL e TAM, poderiam as regionais serem fortalecidas para fazer o esticamento nas cidades regionais polos: Marabá, Santarém, Redenção.

Quer dizer, uma articulação que tenha o monopólio das grandes, mas que também se articule com as regionais para pegar esse mercado. O mercado Belém-Marabá pode muito bem ser feito por nossas regionais maiores. Como é nome das regionais? Lembra uma.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. JOSÉ RENATO HEISS – V. S^a está se referindo aos táxis aéreos?

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) – Não, às regionais, às médias regionais de lá.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Era a Penta, Passaredo, Piquiatuba.

O SR. PAULO ROCHA (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - PA) – Isso. E que, com isso, também vai combinando com os táxis aéreos. É como no transporte urbano estadual, que pode ser fortalecido pelos ônibus; dentro dos bairros, pelas vans; mais para dentro da estrada, pelo mototáxi, etc.

Se a gente não pensar um modelo assim, não vamos salvar as regionais, e, daqui a pouco, estão morrendo Piquiatuba, Passaredo, etc., porque não há mercado. Quanto às que monopolizam, é um monopólio tão brutal que, às vezes, para ir a Marabá, temos que pagar R\$2 mil porque a GOL não tem ou tem que comprar na hora.

Vocês sabem disso. Isso é real. Então, se não atacarmos isso, não vamos salvar as nossas regionais. Estou falando das médias. E dos táxis aéreos é um problema, porque nós inclusive aqui temos um plano antigo, acho que do primeiro governo Dilma, que chamávamos de aeroportinhos, um plano de um monte de aeroportos. Faltou orçamento para implementar. Só no Pará são 24, para implementar esses aeroportinhos, que são mais ou menos nessa área que você falou.

Por exemplo, na nossa realidade, falando da Ilha do Marajó, se você não levar em conta o problema amazônico, porque do lado do Marajó, ninguém quer construir pelo Minha Casa, Minha Vida no Marajó, sabe por quê? Porque lá no Marajó tem que levar pedra quem quer construir. Não tem pedra lá. Então, tem que levar a pedra. Então, o custo é maior.

Se para poder construir pelo Minha Casa, Minha Vida, por pequenas construtoras já tem tudo medido, ninguém quer construir porque tem que carregar pedra, é distante e o custo fica maior. Então, a questão amazônica tem essa diferenciação.

Ele falou de vários Municípios. Sabe por que não é homologado? Porque o que chamamos de aeroporto é uma rua na cidade: Oeiras, Curralinho, Afuá, São Sebastião da Boa Vista. É uma rua da cidade. Para o avião



descer, o piloto tem que olhar primeiro se tem cachorro, se tem boi, se tem alguém que vem de bicicleta atravessando a rua, tem que dar um rasante primeiro para poder avisar, para todo mundo parar e ele poder descer. Não é assim?

Então, falar de segurança de aeroporto é isso. Sei porque vivemos isso. Depois que criaram uma verba indenizatória, temos condições de pegar aviôzinho para atender as nossas bases. Eu rodo tudo por lá assim. Entendeu? Oeiras do Pará é uma rua; Curralinho é uma rua que divide dois bairros; Afuá é uma pista. A cidade, Pedro, é em cima do alagado, as ruas são estivas, a pista foi feita de concreto em cima do alagado. Em Afuá não é assim? Enfim, são essas realidades.

Há outra realidade: problema ambiental. Cametá. Quando você pede para ir para Cametá, o que você fala no rádio: "Dois passageiros aqui vão para Baião", porque Baião é homologado, mas, na verdade, vamos para Cametá. E tem que dizer que está carregando uma autoridade, um Senador da República. Para driblar a não homologação, porque não está homologado, tem que dizer: "Nós vamos para Baião. Dois passageiros aqui vão para Baião". E, na verdade, vão para Cametá. Estou dizendo aqui para o pessoal da Força Aérea, porque é assim.

Sabe por que Baião não está homologado? É uma pista bonita, conseguida por um antigo companheiro nosso, o Deputado Gerson Peres, com luz, com tudo. Está lá depredada. Já roubaram a luz e os fios, porque passa para a prefeitura tomar conta e ela não dá conta de tomar conta. Sabe por que não foi homologada? Porque a Aeronáutica, a Anac ou alguém da área foi lá e disse: "Para dar mais segurança, têm que se desbastar cem metros de floresta". Não foi homologada porque o Ibama não deixou desbastar os cem metros. Está lá depredada. Cametá é uma cidade média, histórica, que tem quase 400 anos. Vocês sabem, o pessoal do Pará conhece.

Então, essas realidades têm que chegar aqui para darmos conta de fazer uma legislação que resolva esses problemas, essas especificidades, porque, se formos pensar só a partir da realidade do Centro-Sul, não damos conta de solucionar esses problemas. Então, são duas coisas: a questão da segurança e dos aeródromos, mas também criar condições de mercado para o fortalecimento das nossas regionais, que são essas questões combinadas um pouco com quem monopoliza o transporte aéreo nacional.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Eu quero agradecer muito ao Senador Paulo, que fez observações extremamente oportunas, uma síntese na verdade, porque este é um país de dimensões continentais, com diferentes regiões, com peculiaridades diferentes. Certamente, o nosso Relator precisa levar em conta tudo isso.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Exatamente. Cada uma tem sua especificidade e isso tem que ser respeitado no Código, porque, às vezes, a pessoa está sentada em gabinete, dá as soluções que não são as ideais e angustiam todos vocês.

Vou passar a palavra ao Relator.

Depois eu passo a palavra ao Cleiton, que quer fazer uma colocação.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – Cumprimento o nosso Presidente, Senador Pedro Chaves, e todos os membros da Mesa: o Sr. Gustavo Albrecht – a pronúncia é essa mesmo? –, o Sr. Cleiton Sergio e o Sr. José Renato Heiss, operador de táxi aéreo. Enfim, cumprimento todas as autoridades, o Brigadeiro que está aqui presente e veio como uma autoridade da Anac, da Força Aérea Brasileira.

Na verdade, eu estou muito otimista com relação à elaboração de um Código que possa, tanto quanto possível, normatizar a aviação em todos os seus meandros.

Estamos tratando na audiência de hoje, e não somente nesta audiência, da questão territorial e dos limites de operação dos aeródromos, especialmente na Amazônia.

Aqui foi dito, e é claro que isso é certo, que o Brasil é um continente, mas não é um continente uniforme. Todos os países que têm um território imenso como o Brasil... Aqui foram citados os Estados Unidos, a Operação no Alasca. Tenho assistido ultimamente, na televisão, no Discovery Channel, à Operação no Alasca. O piloto opera em cima de uma faixa gelada onde imagina que, realmente, tenham condições de operar com esqui. Tem hora que nem o esqui pode operar. Nem por isso as autoridades americanas são restritivas no que respeita àquela operação, porque aquela operação é necessária aos interesses nacionais. Se não fosse necessária aos interesses nacionais, naturalmente, eles teriam mil instrumentos para proibir aquela operação. Ao contrário de proibir, eles criam normas flexíveis inteiramente adaptadas àquela região.

O Senador Paulo trouxe aqui uma realidade que, aliás, em parte, já havia sido relatada por outros expo-sidores hoje aqui.

Digo isso com certa autoridade porque fui relator do Código que está em vigor. Nós tínhamos duas relatorias, porque, quando chegamos ao Senado, identificamos que no quadro do Senado existiam muitos Senadores. Então, fizemos uma associação de Senadores pilotos. Quando chegou a hora de elaborar o Código, na



verdade, havia muitas pessoas interessadas em participar dele. Então, nós dividimos a relatoria do Código atual em vários segmentos. Mesmo assim, não conseguimos o mesmo êxito em relação às audiências públicas que fizemos para conhecer a realidade da aviação naquele tempo. Por isso eu disse, no começo, que estou otimista, em função dos depoimentos de pessoas mais autorizadas, como presidentes de várias associações, desde empresas de aviação comercial, passando pela aviação geral, passando pela aviação experimental, aviação de ultraleve. E todos esses depoimentos que estão gravados vão orientar o nosso trabalho. É claro que nós não temos a pedra filosofal que vai resolver tudo, mas nós já temos uma massa de informações que vai nos permitir apresentar a solução para esses problemas todos.

O depoimento do Senador Paulo foi interessantíssimo, porque confirma praticamente todas as observações que foram feitas aqui. E se nós, da Comissão, não tivermos a capacidade de trazer para a letra do Código equações que possam responder a essa realidade é porque somos incapazes.

Então, essa é a razão pela qual nós estamos otimistas em relação a tudo que estamos ouvindo aqui.

Agora mesmo, chegou aqui uma demanda de prorrogação do prazo das audiências, porque falta ouvir os consumidores dos serviços aéreos. E eu acho absolutamente necessário que prorroguemos. É melhor atrasar um pouco a elaboração do Código do que elaborar um Código malfeito, irreal.

Ouvi aqui vários depoimentos, inclusive do Comandante Gustavo, que é a experiência viva nos seus cabelos brancos. Ele não fez como eu, que dei uma mão de tinta no cabelo, mas foi muito interessante e autêntico o depoimento que ele deu. Ainda hoje, nós fazemos isso na Paraíba, que é um Estado pequeno, um Estado que não tem as características da Amazônia, em que você voa horas e horas em cima de uma floresta, e não há onde fazer um pouso de emergência, tem que ser em cima das árvores mesmo. A Paraíba não tem muito isso, mas lá existem vários aeródromos, bons inclusive. Inclusive alguns asfaltados, que eu asfaltei quando fui Governador do Estado, que não estão homologados, perderam a homologação. O Estado deixou que se construísse dentro da área de segurança do aeródromo, levaram a cerca.

E há o caso do Município de Sousa, por exemplo, que tem uma pista muito boa, asfaltada e com um balizamento noturno. Eu fiz esse balizamento duas vezes e aconteceu a mesma coisa as duas vezes: roubaram. É incrível que isso tenha acontecido. Roubaram o grupo gerador, a cablagem toda e até as lâmpadas, que são especiais, não servem para nada fora daquilo ali. Levaram tudo. Fizeram isso. Eu fui governador duas vezes. Deixei a pista balizada, homologada, etc.. Quando fui governador pela segunda vez, encontrei a mesma situação. Estava sem balizamento. Eu fiz, pela segunda vez, o balizamento. E agora lá está. Esta semana, nós estamos agora na fase de eleições municipais, eu tive que fazer uma maratona, e não pude pousar em Sousa, porque não havia balizamento noturno. De novo levaram todo o material. E a Prefeitura faz vistas, nem sequer um inquérito para apurar quem roubou, quem levou, etc.

Então, isso mostra que nós temos que fazer alguma coisa para atender demandas específicas da Região Amazônica, mas também em relação a outros aeródromos.

Um dos últimos aeródromos que eu fiz, no último governo foi o da cidade de Cajazeiras, que, por coincidência, é uma das maiores cidades do Estado. E a aviação regional tem interesse de fazer uma linha porque Cajazeiras tem até uma tradição. Há mais de vinte anos, havia uma linha de aviação regional. Nós estamos caminhando para trás, feito caranguejo. Hoje não temos.

Eu fiz uma pista com 1.500m, asfaltada, deixei pronta. Não deu para homologar por questão de tempo. Eu estava saindo de lá. Eu já tinha asfaltado a pista anterior, por solicitação de todos, mas a Prefeitura deixou que se construísse quase dentro da pista. Aí, veio a segunda demanda. Eu asfaltei já em outra área maior. Encontrei um cidadão que era amante da aviação e ele fez a doação, o Estado não pagou nada pelo terreno, por sinal muito maior, entrada e saída livres. Pista de mil, acho que tem mais de 1.500m, para operar aviação regional inclusive.

Até agora, não está homologado. Esta semana eu operei lá nesse esquema. Fizemos um plano de voo para Patos, que está homologado, e também com balizamento noturno porque eu coloquei quando fui Governador do Estado.

Então, são coisas reais. Por que não se restabelecer a antiga modalidade de registro do aeródromo, com todas as informações que são necessárias para um controle, para uma fiscalização eventual? Nós temos que inserir isso no Código. E eu tenho certeza de que as autoridades aeronáuticas, a Anac e as demais, vão agradecer.

É preciso que haja alguma norma para solucionar problemas como o da Amazônia, como esse de pistas que estão operacionais, mas não estão homologadas. Nós estamos agora, por exemplo, no aeroclube da Paraíba. Eu sou sócio do aeroclube da Paraíba desde a época de Santos Dumont. De repente o setor imobiliário cresceu os olhos em cima da área, que é muito valorizada, uma área de 30 hectares, no bairro mais valorizado da cidade. Quando nós chegamos lá, em 1954, não havia nada, nem energia elétrica tinha, absolutamente nada.

E ainda há quem diga – por isso acho que o brasileiro tem uma mentalidade antiaérea, não sei se estou exagerando – que o aeroclube invadiu a cidade. Ora, o aeroclube invadiu a cidade? Quando chegamos lá não



havia nada, só mato, mangaba e cajueiro. Não havia absolutamente nada. O aeroclube levou luz elétrica para lá. Nós construímos uma linha elétrica de quase 2km para atender as necessidades da oficina do aeroclube. E agora o setor imobiliário está incomodado por conta da área de segurança do aeródromo, que limita o gabarito das construções e entorno. De repente, um prefeito, arbitrariamente, declarou de utilidade pública e pediu a emissão de posse às 5 horas, às 6 horas já havia dez tratores destruindo a pista do aeroclube.

Estamos lutando, estamos na Justiça. A Anac tem dado todo o apoio, o Governo Federal tem dado todo o apoio, mas querem tirar, de qualquer jeito, o aeroclube de lá. Essa é uma realidade que eu conheço.

Com relação aos demais problemas que foram relatados aqui, eu acredito que nós vamos encontrar soluções no Código Brasileiro de Aeronáutica, porque se existe uma legislação que deve proteger a aviação é o Código Brasileiro de Aeronáutica. Se ele não fizer isso, é de todo mundo perguntar para que ele existe.

Então, o nosso esforço, o nosso empenho é esse. Por coincidência feliz, o Presidente da Comissão é um aviador da ativa, o Relator também o é, e o Pedro já está pegando um cheiro de aviador aí.

Então vocês podem ter certeza de que nós vamos trabalhar dessa forma. Nós temos como Presidente da Comissão que elaborou o anteprojeto do Código, que também é piloto, é professor de Direito Aeronáutico na Universidade de Goiás, o Sr. Georges, que, por sinal, hoje não está aqui.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Está escondido ali.

O SR. JOSÉ MARANHÃO (PMDB - PB) – Ah, está ali, caladinho, não é?

E eu, ponteando ele aqui, como dizem os policiais, estou aqui porque ele já está oferecendo uma contribuição ao aeroclube da Paraíba. Está trazendo uma autoridade em Direito Aeronáutico para a gente se proteger contra essa pretensão de eliminar. Uns querem comprar o terreno do aeroclube, e não chegam com nenhuma proposta honesta, e outros querem criar uma condição para liberar a construção de paliteiros, desses edifícios imensos, que Brasília felizmente tem uma lei que não permite. Na Paraíba tem uma, mas é só na faixa do litoral.

Então, nós estamos aí, querendo fazer a nossa zona de segurança do aeródromo de forma que respeite a permanência do aeródromo ali. Vocês podem contar com a colaboração, a boa vontade e a experiência do Relator, do Presidente. Estamos aqui para ouvir e tentar equacionar todos esses problemas. E não é apelo eleitoral, porque aqui tem gente do Brasil inteiro e eu não posso ser candidato a prefeito em todas as cidades.

Pois não.

O SR. JORGE BITAR NETO – Senador, eu, como presidente da associação brasileira, gostaria de agradecer a oportunidade que estamos tendo para falar dos nossos problemas, hoje, especificamente, da Amazônia, mas o setor está reprimido. Um setor que paga as contas em dólar e fatura em reais realmente tem que lutar mais do que a média para sobreviver. Além disso tudo, nós vivemos a alta pressão de burocracia, nossa aviação está totalmente burocratizada. Nós competimos com os táxis aéreos clandestinos, que são concorrentes desleais, porque fazem o mesmo serviço com aeronaves mais novas e, realmente, cobram dois terços do que cobramos.

Então, este espaço aqui é muito importante para a nossa categoria, que vem sofrendo. O táxi aéreo leva progresso para as regiões mais longínquas e atende, praticamente, a todos os Municípios onde as pistas são homologadas ou registradas.

São importantes o agradecimento e a atenção que vocês estão tendo conosco. Como presidente da associação, eu agradeço muito, e só tenho que assinar embaixo do que todos falaram aqui, porque, realmente, foram depoimentos do dia a dia.

E, para complementar, a minha empresa fica no Campo de Marte, e o Campo de Marte é um aeroporto que também está sendo assediado: querem tirar o aeroporto para, justamente, acontecer isso. A população brasileira precisa entender que aviação não é um meio de transporte para abastados e pessoas com posses, mas, em um país do tamanho do nosso, é progresso, é levar ajuda humanitária, é levar comida, é levar água para quem, realmente, não tem condições.

Muito obrigado pelo aparte, pelo tempo dos nossos associados e companheiros.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco Moderador/PSC - MS) – Eu gostaria de dizer que esta audiência pública tem interatividade com todas as regiões do País.

Eu vou passar para o nosso querido Relator diversos questionamentos feitos de diversos lugares do Brasil, inclusive de São Paulo, do Rio, da Região Amazônica – Manaus, Marabá, etc. –, para, assim, enriquecer, muito mais, os conteúdos. Passo às suas mãos todas as palavras, os depoimentos, tudo isso, que eu acho muito importante.

E o Cleiton, há algum tempo, pediu a palavra e eu vou dar um minuto e meio para ele falar, para podemos encerrar esta reunião.

O SR. CLEITON SERGIO DE SOUZA – Senador Presidente, muito obrigado.

Nós estamos vendo aqui que o nosso Relator é pioneiro da aviação e testemunhou, como o Senador Pedro também. E o Presidente da Mesa, mais do que nunca, agora, está entendendo mais do assunto e é um dos pioneiros, porque, o Mato Grosso, para ter desenvolvimento, teve que usar aviação, e usa bastante até hoje.



Só um complemento com relação ao táxi aéreo. Além de todas as adversidades e dificuldades que nós temos, nós somos também os alimentadores das regionais para as linhas aéreas. O piloto para pegar experiência... Ultimamente, tenho feito isto já há uns cinco ou oito anos: estou pegando só pilotos que já conheço, saindo do aeroclube, e, geralmente, são pessoas que trabalham na empresa, ajudando-os até mesmo a fazerem os pagamentos do aeroclube, para depois adquirirem experiência, porque assim nós os moldamos.

(Soa a campainha.)

O SR. CLEITON SERGIO DE SOUZA – Então, eles pegam experiência na empresa, passam ali cinco, seis, oito anos, e depois vão para uma linha aérea, para uma regional, com uma vasta experiência – o piloto, o co-piloto, o mecânico.

E, como disse o Senador Paulo, nós também somos alimentadores dos passageiros para essas empresas regionais, e nós não temos nenhum tipo de incentivo como elas têm. Para se ter uma ideia, nós éramos, há quase uma década, 256 empresas de táxi aéreo; hoje – corrijam-me depois se eu estiver errado –, somos 118 empresas operacionais no País.

Então, estamos regredindo cada vez mais e ficando com uma aviação obsoleta, uma aviação já antiga.

A aviação, realmente, eu a vejo como uma questão de segurança nacional, não só para a Amazônia, mas para o País todo. Quando acontece uma emergência – agora está prevista a maior seca na Amazônia – como se leva ajuda humanitária? É a aviação. O barco, como está seco, não tem condições de transladar; ele não chega lá. É a aviação. O medicamento, o alimento, tudo vai de avião.

Então, realmente tem que haver um tratamento diferenciado, porque é a aviação que traz o desenvolvimento, o crescimento para a região, para os setores. A aviação é vista como questão de segurança nacional e temos que olhá-la com esse carinho que vocês estão olhando.

Muito obrigado pelo tempo.

O SR. PRESIDENTE (Pedro Chaves. Bloco/PMDB - GO) – Vamos agradecer a presença aqui do nosso querido Senador José Maranhão, nosso Relator. O Paulo está ausente, mas estendo o agradecimento a ele; ao Coronel Maurício, representante da Aeronáutica, aqui presente; a todas as autoridades, convidados, para esta importante audiência.

Acho que daqui vão nascer novos frutos. A audiência de hoje foi muito importante porque foi bem focada na Amazônia. É importante que não pensemos só no eixo Rio/São Paulo. Para nós é muito importante que haja esses focos diferenciados. Como eu falei, nós aqui não temos um Brasil só, mas diversos Brasis. Então, temos de encarar sob esse enfoque.

Mais uma vez, muito obrigado.

Encerro esta reunião. Ficam todos convocados para a próxima semana, no mesmo horário e no mesmo dia. Obrigado.

(Iniciada às 11 horas, a reunião é encerrada às 12 horas e 45 minutos.)

**Senador Pedro Chaves
Vice-Presidente da COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EXAMINAR O PLS 258, DE 2016**



Comissão de Juristas destinada a apresentar anteprojeto de Lei Geral do Desporto Brasileiro.

ATA DA 7ª REUNIÃO

Ata Circunstaciada da 7ª Reunião, realizada em 25 de fevereiro de 2016, às 10 horas e 15 minutos, no Plenário nº 19 da Ala Senador Alexandre Costa, do Senado Federal, sob a presidência do **Sr. Caio César Vieira Rocha** e com a presença dos membros: Wladimir Vinícius de Moraes Camargos, Marcos Vinícius da Silva Motta, Carlos Eugênio Lopes, Luiz Felipe Bulus Alves Ferreira, Pedro Trengrouse, Roberto de Acioli Roma, Marcos Santos Parente Filho. Deixaram de comparecer os membros: Álvaro Melo Filho, Ana Paula Terra, Flávio Diz Zveiter, Luiz Felipe Santoro e Mizael Conrado de Oliveira. Na oportunidade, foram realizadas discussões sobre ordem econômica, tributação no esporte, gestão corporativa, responsabilidade dos dirigentes, entre outros. Foram, ainda, aprovados os seguintes requerimentos:

Requerimento nº	Autoria	Ementa
20/2016	Caio Cesar Vieira Rocha	Requer a realização de audiências públicas com a presença do Sr. Paulo Schmitt - procurador-geral do STJD, Sr. Abílio Diniz – Empresário e Sr. João Paulo Medina - criador da Universidade do Futebol.
21/2016	Caio Cesar Vieira Rocha	Requer a realização de audiência pública com a presença do Dr. Alírio Rio Lima Moraes de Melo, advogado tributarista e presidente do Santa Cruz.
22/2016	Caio Cesar Vieira Rocha	Requer a realização de audiência pública com a presença do Sr. Gilvan de Pinho Tavares, Presidente da "Primeira Liga", do Sr. Carlos Noval, Diretor do Futebol de Base do Flamengo, e do Sr. Jorge Moraes, Presidente da Associação Brasileira dos Agentes de Futebol

Após aprovação, a presente Ata será publicada juntamente com a íntegra das notas taquigráficas.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Bom dia a todos.

Havendo número regimental, declaro aberta a 7ª Reunião da Comissão de Juristas, responsável pela elaboração do anteprojeto da Lei Geral do Desporto.

Informo, como é do conhecimento dos senhores, que esta reunião 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, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania e do Alô Senado, através do número 0800 61 2211.

Antes de iniciarmos, coloco em votação, nos termos do art. 111 do Regimento Interno, a Ata da 6ª Reunião... Não tem quórum, deixamos a Ata.

Conforme convocação, esta reunião destina-se a debater os seguintes temas: ordem econômica, tributação no esporte, gestão corporativa e responsabilidade dos dirigentes. Essa é a nossa última reunião temática.

Antes de iniciarmos, quero aqui saudar um novo integrante da Comissão, Sr. Marcos Motta, que tem um currículo invejável na área do direito desportivo e, acima de tudo, uma experiência muito grande com o direito desportivo em tribunais internacionais, atuação como advogado na área e, certamente, irá engrandecer esta Comissão com seus conhecimentos. É uma honra para nós tê-lo aqui presente.

Dr. Roberto, como está? Bem-vindo. Começamos agora.

Apenas para inteirá-lo, Dr. Marcos, é uma pena que o seu ingresso se dê só agora neste momento, mas ainda haverá tempo para contribuir com os temas que a gente já discutiu, debateu aqui na Comissão.

Apenas para explicar como funciona a nossa metodologia de trabalho, nós definimos, na primeira reunião, que dividiríamos em reuniões temáticas, estabeleceríamos temas para discutirmos por reunião e, assim, cada um poderia trazer sua colaboração, estudar e se preparar para tratar do assunto daquela reunião. Hoje vamos tratar sobre ordem econômica, tributação no esporte, gestão corporativa e responsabilidade dos dirigentes. Nós fizemos essa divisão dos temas lá atrás e já passamos por alguns... pela maioria dos temas. Só restam esses agora.



Num segundo momento, vamos realizar audiências públicas durante os meses de março e abril, através das quais iremos receber colaborações de pessoas de fora da Comissão, da sociedade, já aceitamos sugestões de alguns membros, de algumas pessoas que pudessem colaborar. Nessas audiências não estão definidas ainda as pessoas que serão convidadas, nem os dias. A gente está pensando em fazer essa definição de calendário hoje e deliberaremos sobre isso à tarde. Mas se o senhor tiver alguma indicação de algum nome para participar dessas audiências públicas, a gente está receptivo a receber essas indicações e, como falei, ainda não definimos e a Assessoria pode sempre lhe passar o que já foi debatido, as atas, se, eventualmente, tiver interesse em ler as das reuniões passadas, e também os nomes das pessoas que tiveram seus nomes aprovados aqui, para convite para a audiência pública.

Em síntese, é isso. Acho que aqui os debates são bastante informais, sempre passamos para a Relatoria expor um pouco, conduzir um pouco a exposição do tema, mas as intervenções são livres e quem quiser dar alguma colaboração, o aparte se dá de forma bem informal, bem tranquila.

Eu passo a palavra ao Dr. Marcos Motta, para que faça uma apresentação para quem não o conhece; e passo a palavra a todos para fazer uma leve saudação e, em seguida, para o Dr. Wladimir. Eu estava pensando em realizarmos a reunião hoje – são 10h15 – nesse período da manhã até 12h15, 12h30. Depois, faríamos um intervalo para o almoço, recomeçaríamos a partir de 14h e iríamos até o momento em que pudéssemos concluir, tendo em vista que antecipamos de ontem para hoje.

Se não houver objeção, eu gostaria de conduzir dessa forma.

Eu passo a palavra ao Dr. Marcos Motta. Como falei, é muita honra tê-lo aqui presente nesta Comissão e, certamente, irá engrandecer nossos trabalhos.

O SR. MARCOS MOTTA – Bom dia a todos.

II^{mo} Sr. Presidente, Sr. Relator, demais membros desta Comissão, colegas de longa data, gostaria de primeiramente agradecer as carinhosas palavras do Presidente e dizer que muito me honra fazer parte desta Comissão.

Espero humildemente poder contribuir, enfim, para os trabalhos finais que são, sem dúvida nenhuma, de suma importância para o desporto brasileiro, para colocarmos a nossa legislação pátria, doméstica, na vanguarda do direito esportivo, enfim, na direção esportiva mundial. Eu, particularmente, reputo, por exemplo, a Lei Pelé como uma das mais modernas e completas do mundo, apesar de ajustes necessários, mesmo porque o mercado é muito mais dinâmico do que o legislador. Enfim, esse tipo de iniciativa é muito importante, tentar adequar a legislação pátria às práticas do mercado, para o engrandecimento do esporte nacional que, sem dúvida nenhuma, é um vetor importantíssimo para o engrandecimento da nossa sociedade.

Esse momento é muito interessante, eu acredito, em função de diversos trabalhos que têm sido feitos; e a Confederação Brasileira de Futebol, representada pelo Dr. Carlos Eugênio Lopes, também tem adequado seus regulamentos de transferência de registros. Vários grupos de estudos estão acontecendo para tentar deixar mais dinâmicos e atuais os seus regulamentos internos, que regulam a questão de registros de transferência, de licenciamento, e essas discussões também têm acontecido em âmbito da FIFA.

Acompanhamos recentemente as alterações com relação à questão dos investidores no futebol, do qual fiz parte da comissão da FIFA na Suíça. Enfim, o que quero dizer é que esta Comissão vem em muito boa hora e, mais uma vez, meu agradecimento e espero poder contribuir para o trabalho final que será apresentado dentro do prazo estipulado.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Eu agradeço.

Facuto a palavra aos demais integrantes, para quem quiser fazer alguma saudação ou alguma colocação. Fiquem à vontade.

Dr. Pedro.

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Bom dia a todos, feliz Ano Novo. É a primeira vez que a gente se encontra neste ano e queria saudar o nosso companheiro Marcos Motta, que foi uma feliz lembrança do nosso Senador Romário, do Rio de Janeiro, que, desde o início desta Comissão, vinha falando no seu nome. Embora a sua presença desde o início dos trabalhos não tenha sido concretizada, o seu nome já vinha sendo lembrado pelo Senador e por aqueles que vinham conversando com ele e que veem com muita alegria a sua presença aqui.

Seja bem-vindo.

O SR. MARCOS MOTTA – Agradeço, Professor Pedro, as palavras.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Bom, acho que o Pedro sintetizou o nosso sentimento.

A Comissão aqui tem funcionado de forma muito colaborativa, muito harmoniosa e muito positiva. Nós já temos agora quórum para deliberarmos sobre a aprovação da Ata.

Eu coloco em votação a Ata da 6^a Reunião e solicito a dispensa da sua leitura.

Quem concordar com a sua aprovação permaneça como se encontra. (Pausa.)



Não havendo objeção, declaro a ata aprovada.

Eu gostaria de deliberar.

Vou passar para o Dr. Marcos a relação das pessoas e entidades que tiveram seus nomes aprovados para audiências públicas.

O fato de elas terem os nomes aprovados não significa necessariamente que essas entidades serão convidadas, porque nós não temos tempo para realizar audiências públicas com todas essas entidades. Então, eu, juntamente com a relatoria, iremos definir e também fazer um contato prévio com essas entidades para saber quem poderia se fazer presente. Eu peço para a Assessoria encaminhar para o Dr. Marcos Motta.

Coloco também em deliberação aqui a aprovação de outro nome para participar de audiência pública, o do Dr. Paulo Schmitt, Procurador-Geral do STJD. Ele tem a vida dedicada principalmente à justiça desportiva e acho que, há mais de dez anos, é Procurador do STJD. Estou lá há dez anos e ele já era procurador. Creio que ele teria como contribuir com uma visão sobre a justiça desportiva.

Se não houver objeção, coloco em deliberação. (*Pausa.*)

Não havendo alguma objeção ao nome do Dr. Paulo Schmitt...

Acho que é uma boa lembrança.

Então, fica aprovado o nome do Dr. Paulo Schmitt, Procurador-Geral do STJD.

Eu apenas faço uma recomendação, Dr. Marcos Motta. Nós deliberaremos que, preferencialmente, os convites seriam para entidades, salvo nos casos em que... Por exemplo, no caso de Paulo Schmitt, a pessoa dele é que teria a contribuir.

O senhor pode ver que há várias entidades que tiveram o nome aprovado, a gente encaminharia o convite para a entidade e ela deliberaria sobre quem viria representá-la. Se quiser sugerir o nome agora... mas se quiser deixar para depois, fique à vontade também.

O SR. MARCOS MOTTA – Se o senhor me permite, Sr. Presidente, tem um grupo formado pelos diretores, se não me engano, dos dez maiores clubes da primeira divisão do futebol brasileiro e cinco convidados da série B, diretores de futebol de base. Esse grupo se tem reunido. Inclusive, ontem houve uma reunião na CBF, se não me engano, também com relação a isso, e eles têm uma série de demandas quanto à proteção ao clube formador e ao atleta em formação.

Eu acho que esse é um tema muito importante e nós podemos, enfim, considerar a hipótese de convidar o representante desse grupo, se não me engano o Sr. Carlos Noval, do Flamengo, mas eu acho que eles teriam a acrescentar alguma coisa com relação a essa discussão do clube formador e do atleta em formação, porque acho que é um tema muito importante para o futebol brasileiro, em especial.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Dr. Pedro.

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Há ainda um grupo se reunindo hoje em São Paulo, liderado pelo Abilio Diniz, Roberto Marinho Neto, executivos da Ambev e de outras grandes empresas que vêm apoiando o esporte brasileiro, que pode também trazer grandes contribuições para nós.

Acho que é importante acompanhar o que eles estão fazendo e abrir espaço para ouvi-los.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Perfeito.

Eu só peço que seja indicado, para que a gente possa deliberar a aprovação, exatamente quem. Esse grupo existe como um grupo constituído?

O SR. MARCOS MOTTA – Ele existe e já vem se reunindo há alguns anos. Eles têm alguns acordos internos entre clubes de não competição de atletas em formação, atletas que saem de seus clubes sob litígio. Enfim, eles já vêm se reunindo, se não me engano, há dois anos.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Talvez fosse o caso de deliberarmos, porque não sei se existe como entidade, uma associação...

O SR. MARCOS MOTTA – Eu posso verificar. Sei que geralmente quem o representa é o Sr. Carlos Noval, que é o Diretor de Futebol de Base do Clube de Regatas do Flamengo.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Eu peço que até o período da tarde se faça essa verificação. Senão, nós aprovaremos o convite ao Dr. Carlos Noval e eu faço o mesmo pedido.

(*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Esse grupo existe constituído ou é apenas uma reunião informal?

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Esse grupo existe da mesma maneira que esse outro que o nosso colega Marcos Motta citou; ele não tem CNPJ, é uma reunião de pessoas que vêm se reunindo há algum tempo para discutir medidas capazes de melhorar o esporte, em particular o futebol no Brasil.



Eu sei que o Roberto Marinho Neto, o Abilio Diniz, o Walter de Mattos Júnior, do Lance!, vêm participando dessas reuniões; os executivos da Ambev responsáveis pelo Movimento Por Um Futebol Melhor – já temos aí aprovado o convite para que venham aqui falar – também vêm participando dessas reuniões; acho que o Bom Senso Futebol Clube também. Enfim, esse é um grupo formado por pessoas jurídicas e físicas muito representativas e nós precisamos ter ouvidos abertos para o que eles vêm discutindo.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Perfeito.

Existe algum líder, Dr. Marcos?

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Abilio Diniz.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARCOS SANTOS PARENTE FILHO – O que tem aprovado aí, fora o futebol, de audiência pública?

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Nós temos uma lista de duas páginas de nomes aprovados. Eu posso pedir para a Assessoria depois encaminhar.

O SR. MARCOS SANTOS PARENTE FILHO – A Secretaria tem essa lista?

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Sim.

A Assessoria vai enviar para o e-mail de todos. Então, nós temos...

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Sr. Presidente, outra coisa interessante. Salvo engano até já sugerida, mas vale reforçar. O Prof. Medina, da Universidade do Futebol, coordenou um grande trabalho de plano diretor do futebol brasileiro que foi financiado pelo Ministério do Esporte, uma reunião muito grande em São Paulo, no Maksoud Plaza, e que produziu um documento bastante interessante que também vale a pena que conheçamos.

É um movimento que vem trabalhando questões que nós temos discutido aqui e que também pode contribuir. Então, acho que a Universidade do Futebol também deveria ser ouvida, se tivermos tempo.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Perfeito.

Coloco em deliberação aqui a convocação do Dr. Abilio Diniz representando esse grupo de empresários, como bem falado pelo Dr. Pedro, e também da entidade Universidade do Futebol.

Indago se há alguma objeção? (Pausa.)

Não havendo nenhuma objeção, fico aguardando a indicação do Dr. Marcos para aprovarmos essa convocação sugerida por ele.

Fica aprovado o convite ao Dr. Paulo Schmitt e ao Dr. Abilio Diniz para a participação em audiência pública.

Dando prosseguimento, passamos aos temas do dia, que são ordem econômica, tributação no esporte, gestão corporativa e responsabilidade dos dirigentes.

Nós recebemos, no dia 23 de fevereiro, questionamentos na internet, porque temos uma participação interativa, duas perguntas que vou passar para a relatoria. As perguntas foram formuladas pela Srª Anna Flavia Schmitt Wyse Baranski. Elas são: 1) Por qual razão os clubes recebem dinheiro público? 2) Os dirigentes respondem por Lei de Responsabilidade Fiscal?

Então, são perguntas que têm relação com os temas que serão debatidos hoje e eu passo para a relatoria para, no momento que achar oportuno, responder a tais perguntas; e já passo a palavra ao Dr. Wladimir, cumprimentando-o, que vai conduzir a exposição sobre os temas de hoje.

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – Obrigado, Presidente.

Aproveito, nessa saudação inicial, para parabenizá-lo pela posse como Conselheiro Federal da Ordem dos Advogados do Brasil, nesta semana. Orgulha-nos muito ter um representante não só da advocacia cearense, mas do esporte nacional e do jus desportivismo. Com certeza nós teremos um ótimo representante no Conselho Federal.

Quero cumprimentar a todos os colegas aqui presentes. A retomada dos nossos trabalhos não é um dia de muita tarefa aqui para a Comissão e tenho certeza de que a vinda de todos para cá significa sacrifício grande com suas obrigações pessoais, mas com certeza teremos, nesse dia concentrado, de pauta muito concentrada, o encerramento desses trabalhos internos em torno de temas, debates temáticos, bastante frutífero. Nós teremos debates bastante frutíferos!

Aproveito também, portanto, para cumprimentar nosso novo colega, Dr. Marcos Motta, que é um dos maiores advogados de Direito Esportivo do mundo e que, com certeza, contribuirá muito para os nossos debates e para a construção desse anteprojeto que é o nosso desafio. O desafio desta Comissão é entregar, até o mês de junho, ao Presidente do Senado Federal, S. Exª Senador Renan Calheiros, um anteprojeto de Lei Geral do Desporto.

O Marcos já está recebendo os resumos das reuniões passadas. As atas das reuniões ficam disponíveis na internet para todos, os vídeos também, tudo o que aqui é gravado. E, fazendo menção a isso, aproveito para também cumprimentar todas as pessoas que a nós assistem neste momento, ao vivo, pela TV Senado, nos ca-



nais interativos do Senado Federal, e, Marcos, nós temos, portanto, esse desafio que é consolidar a legislação esportiva brasileira e ao mesmo tempo inovar.

Nós concordamos com você. Eu pessoalmente concordo quando diz que nós temos uma legislação já avançada em alguns aspectos, mas o que nos preocupa é, primeiro, uma certa inadequação da nossa Lei Geral do Desporto, a Lei Pelé, com os ditames da Constituição Federal. É necessária uma revisão da legislação nacional à luz da Constituição Federal, principalmente no que tange à autonomia, à participação do Estado no esporte e, ao mesmo tempo, a verdadeira miscelânea em que se transformou essa mesma lei batizada carinhosamente como Lei Pelé, Ex-Secretário Nacional do Esporte, Ministro na época, que já foi reformada por 13 leis.

No início dos nossos trabalhos, ou pelo menos da intenção dos nossos trabalhos, o Presidente do Senado Federal se sensibilizou com essa situação de uma quase inadequação entre dispositivos da própria norma, por conta de reformas sucessivas que a tenham transformado em algo muito diferente de uma norma sistêmica, que é o que se deseja, numa lei nacional que trate de esporte, uma lei de diretrizes e bases sobre esporte, seja o que for, em termos de se batizar uma norma como essa ou, como na França, um código nacional do esporte.

Esse é um desafio grande. Você não trabalha apenas com a Lei Pelé. Esta Comissão tem trabalhado também com legislação referente a torcedor. O Estatuto do Torcedor é motivo também de atenção.

Hoje, entre os temas, nós temos a parte tributária. Há uma legislação esparsa referente a isenções e tributação na área esportiva, que também pode ser consolidada através dessa norma. Sempre a consolidação não no sentido simplesmente de compilação, mas de revisão mesmo desses dispositivos.

A parte trabalhista não é toda contida na Lei Pelé. Nós sabemos de um problema grave na Lei Pelé, que é a remissão à CLT. Portanto, você tem toda a legislação trabalhista regulando também, de forma não especial, a matéria esportiva brasileira.

Enfim, receio que já estou redundando muito, mas o desafio não é pequeno.

O nosso lema tem sido vamos radicalizar no conceito da autonomia esportiva, porém trazendo junto com essa radicalização, do princípio da autonomia esportiva, na sua aplicação prática, conforme a Constituição prevê, maior responsabilização de dirigentes e demais atores que atuam – me desculpem a redundância – na área do esporte. Portanto, autonomia e responsabilidade.

Passamos neste debate ao sistema público. É importante que uma lei geral do esporte, e, aí, homenagem seja feita, a Lei Pelé já trata do sistema público hoje; apesar das nossas críticas, ela trata do sistema público esportivo, mas nosso olhar para o sistema público gira em torno de duas premissas básicas: a constituição de um fundo nacional do esporte, que dê, portanto, constância e suficiência de recursos para que o sistema que hoje é verticalizado possa se horizontalizar, que você tenha uma preponderância, é claro, como já acontece no sistema federativo da União, mas, ao mesmo tempo, que Estados e Municípios tenham recursos suficientes, como gestores, cogestores desse fundo nacional do esporte para equilibrar suas atividades num ambiente esportivo, sempre com a visão de que a prioridade é o desporto educacional, como a própria missão da Constituição Federal. Nós não estamos propondo qualquer modificação na Constituição Federal para esses fins, que possa ser cumprida. Portanto, que a aplicação de recursos públicos tenha como desaguador principal o desporto educacional, e, ao mesmo tempo, que o gestor principal desse fundo nacional do esporte – e mais: da política nacional do esporte – seja o Conselho Nacional do Esporte, agora efetivamente como órgão não apenas de governo, mas de Estado, de interação com a sociedade civil. A gestão do fundo nacional do esporte – vejam que é um binômio – seria feita através da participação efetiva da sociedade civil e dos demais entes federativos; portanto, não ficando apenas sob controle da União.

Isso vai demandar, como já discutimos aqui – houve um amplo consenso quanto a isso –, uma ampla reforma do Conselho Nacional do Esporte, inclusive quanto às suas funções. Hoje, o Conselho Nacional do Esporte só tem duas funções deliberativas, que é aprovar a lista da Agência Mundial Antidoping anualmente quanto a substâncias proibidas, na área do esporte, obviamente, e, por outro lado, aprovar os códigos de justiça desportiva. São esses dois únicos objetos de deliberação atualmente, segundo a própria Lei Pelé do Conselho Nacional do Esporte. Isso não pode perdurar. O Conselho Nacional do Esporte precisa de uma outra dimensão.

No Estatuto do Torcedor, nós não admitimos – pelo menos eu falo em nome da relatoria – retrocesso. O Estatuto do Torcedor foi um avanço. Não haverá possibilidade – falo, mais uma vez, pela relatoria – de retrocessos no Estatuto do Torcedor, mas há necessidade de um olhar especial também para que se adapte às novas questões que envolvem o esporte.

Justiça desportiva.

Se estamos preocupados com autonomia e gestão responsável, a justiça desportiva é o único aspecto mais notável da Lei Pelé que está incongruentemente legislando ao contrário do que dispõe a Constituição Federal, porque a Lei Pelé empodera, como era feito em 1941, ainda à época do decreto-lei do nosso patrono, João Lyra Filho; a Lei Pelé repete, portanto, aquilo que foi construído no decreto-lei, que é empoderar o Estado



para ditar normas de disciplina esportiva e de organizar a justiça desportiva nacional. É intuito desta Comissão, nos debates da Comissão, nos debates iniciais e mesmo da relatoria simplesmente aniquilar com o sistema de justiça desportiva que foi construído no nosso País?

Não, não é esse o intuito, mas, na verdade, dar margem para que outros modelos possam surgir e que os ditames não sejam relativos a normas estatais, não sejam oriundos de regulação estatal, que o CBJD não seja obrigatório, e sim uma norma que possa ser acolhida internamente por cada uma das entidades de administração do desporto, que internamente vão se organizar para seus mecanismos sancionatórios disciplinares. E que possa haver – eu imagino que esta seja a principal revolução – abertura para a arbitragem no esporte nacional.

Isso é complexo e não enseja apenas a modificação da legislação nacional, o que a Lei Pelé hoje proíbe, como também da própria Lei de Arbitragem. Mas esse é um debate em que também houve bastante unidade.

Estou trazendo aqui uma recapitulação que nos ajuda com o debate de hoje e, ao mesmo tempo, aborda as diretrizes principais.

Relações de trabalho. Talvez este tenha sido o debate mais inovativo que surgiu na Comissão. Nós chegamos ao consenso de que a forma como hoje se organiza a Lei Pelé, momente por conta do dispositivo central que permite que o que ainda nos anos 20 e 30 era chamado de amadorismo marrom perdure, porque o art. 94 da Lei Pelé obriga o contrato especial de trabalho esportivo tão somente para o futebol. Nós chegamos ao consenso de que o problema não está simplesmente no art. 94, mas na vinculação de profissionalismo a contrato de trabalho.

Qual foi a nossa construção? É necessário que uma nova Lei Geral do Esporte tenha um capítulo especial sobre contrato de trabalho na área do esporte. É claro que sim. Nós não deixaríamos de propor a regulação sobre as relações de trabalho na área esportiva. E especializando esse contrato o máximo possível para que, ao contrário do que está disposto na Lei Geral do Esporte vigente, que é a Lei Pelé ser subsidiária à aplicação da CLT, porque é assim que está escrito, se não me engano, no art. 28 da Lei Pelé: a aplicação da Lei Pelé subsidiária à CLT. Ao contrário, somente sobre aquilo que for silente, em que não houver disposição especial esportiva sobre contrato de trabalho, é que haveria a aplicação das normas gerais de trabalho. E que o profissionalismo, repito, não seja vinculado ao contrato de trabalho, porque isso já retira vários problemas que existem hoje quanto à formalização de relações de trabalho, que, primeiro, são quase vedadas pelo art. 94, e, segundo, que propicia a perduração desse amadorismo marrom de quase cem anos por conta dos reflexos na tributação.

Por isso também o tema de hoje. Não vou entrar muito no assunto, mas pensamos em algo que simplifique o pagamento de tributos para as entidades que resolvam formalizar as relações de trabalho com as pessoas, e separar aquilo que não é profissional realmente. O que é o profissional? É preciso chegar a esse ponto?

Bom, são esses os temas principais. Claro que eu não posso recapitular tudo o que ocorreu aqui, mas a finalidade era que pudéssemos chegar ao centro do debate de hoje, que é o problema da ordem econômica. Foi sábia a decisão desta Comissão, guiada pelo nosso Presidente Caio Rocha, de deixar este tema para o final, porque você discute toda a reconstrução do sistema esportivo nacional e deixa, ao final, a seguinte mensagem: essa reconstrução só é possível se nós chegarmos a consensos referentes também a gestão democrática e responsabilidade de gestores. E que isso tenha também reflexo nos aspectos de tributação, de isenção tributária. Portanto, perfeitamente, eu acho que chegamos ao nosso objetivo, concluindo os nossos trabalhos internos iniciais, pois voltaremos a trabalhos internos a partir do mês de maio.

Por que eu digo que a ordem econômica é central nesse debate? Hoje, o esporte – não sou economista, mas tenho lido muito sobre o assunto, existem instituições de pesquisa nacionais que trazem estudos que comprovam isto – é responsável por no mínimo 1% do PIB nacional. No mínimo 1% do PIB. Não é qualquer indústria. É uma indústria muito forte a do esporte, e que tem se inovado. Ainda que o Brasil enfrente situação econômica adversa neste momento, o esporte, sem dúvida, é um dos melhores locais para que haja a chamada economia de nova instância, de nova geração, com estrutura de empregos e de renda de melhor nível, trabalha com a indústria do entretenimento, o esporte também é visto como entretenimento, com criação de empregos formais na própria indústria, grandes indústrias, inclusive multinacionais. Mesmo as brasileiras que se tornaram multinacionais se movimentam nesse sentido.

A chamada indústria da TV, da radiodifusão, tudo isso envolve cifras importantes para a economia nacional, que demandam, portanto, atenção especial do Estado. Vejam que aqui não há nenhum problema com o nosso desiderato constitucional de respeitar a autonomia das entidades esportivas, que não é apenas constitucionalizado como é uma obrigação de qualquer Estado, por conta das normas internacionais e de qualquer entidade com que ela se envolve, que nós chamamos de *Lex sportiva*, que é esse sistema de produção, reprodução e aplicação, inclusive, com julgamento próprio de normas, que independe, porque é transnacional, da regulação estatal. Tanto pela regulação estatal nacional como pela regulação internacional, como pela regulação transnacional própria do esporte, o princípio da autonomia é muito caro para a gente. Então, não há, no meu



entendimento, qualquer desafio impróprio ao princípio da autonomia quando falarmos sobre uma atenção especial do Estado à ordem econômica que envolve o esporte.

Isso já existe no sistema bancário, que é tão importante, não só em cifras, mas também por conta do seu impacto na sociedade, que é regulado pelo Estado. Isso acontece também com outros setores que não são necessariamente da ordem financeira, como, por exemplo, minérios, petróleo, recursos naturais em geral, mas eu não quero trazer esses outros setores como exemplo do ponto de vista da concessão.

Não vejo o esporte como um setor econômico que se desenvolve através de concessão pública, não é isso. É um setor econômico que tem um impacto no PIB nacional e, ao mesmo tempo, tem um apelo tão presente junto à sociedade que precisa ser protegido do ponto de vista da sua higidez. Pronto, garantir a higidez do sistema econômico/esporte é tarefa também do gestor público, é tarefa também estatal. Portanto, deve haver presença, em legislação especial sobre o esporte, de controle sobre esse sistema.

Isso é totalmente novo? Não, é novo se tivermos uma observação sobre o Estatuto do Torcedor que trate de matéria esportiva *stricto sensu*. Eu não considero assim. Já existe publicação sobre esse tema dizendo que a decisão do Supremo Tribunal Federal sobre a constitucionalidade do Estatuto do Torcedor não entrou na seara da autonomia esportiva, porque não se tratava de um julgamento sobre questões internas da área esportiva. Tratava-se de um julgamento em que, de forma unânime, os Ministros decidiram que era necessário tutelar os direitos do torcedor/consumidor, porque essa atividade se desenvolvia através de um sistema econômico geral no qual o esporte também tem participação. Repetindo: houve ali uma intervenção de tutela do Estado judiciário em torno dos direitos do consumidor torcedor, não para dizer que a autonomia esportiva possa ser mera delegação ou que a autonomia esportiva venha a ser tolhida. Não, o que o Supremo nos deu como mensagem – que acho importante para que possamos trabalhar com isso aqui – é que a regulação do mercado em áreas tão sensíveis como a do esporte não se trata de assunto afeto à autonomia esportiva e que o Estado não pode se furtar a regular essa seara de atividades.

Imaginem vocês o impacto da quebra, que é juridicamente possível, de um grande clube nacional. O Brasil, a sociedade brasileira não trata sua relação com o esporte como outras sociedades assim o fazem. O desaparecimento, o perecimento de uma marca nacional, de um grande clube de futebol, grandes ídolos em outros esportes, como o vôlei, como a natação, como o basquete, têm impacto social e econômico bastante diferenciado.

Interessa ao Estado que haja nesse setor problemas que avancem para uma situação de ruptura, para uma situação de debacle, de quebra? Não, interessa ao Estado brasileiro a manutenção – ou pelo menos, o desenvolvimento, se não for possível a manutenção, em termos de que é preciso avançar – dessa higidez do sistema esportivo econômico nacional.

Para resumir, portanto, do ponto de vista da tributação, parece-me que esse seja o argumento mais importante para uma proteção às entidades sem fins econômicos. É assim que se comporta a natureza jurídica da maior parte das entidades que promovem esporte em nosso País: possuem registro civil como entidades sem fins lucrativos.

Assim, já existem normas como a Lei nº 9.532/97, medidas provisórias que garantem a elas isenções, por serem justamente entidades sem fins econômicos – isenção do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica, desconto na Cofins. É para proteger esse sistema que têm sido feitas, desde pelo menos os anos 50, isenções tributárias que garantam a continuação desse setor, mas que, ao mesmo tempo, impedem que o setor se desenvolva mais, porque há problemas que ainda não foram resolvidos.

Eu poderia trazer para vocês o problema da confusão entre o que é receita própria e o que não é receita própria, em matéria esportiva. Hoje, há certa dicotomia na fiscalização, nas autuações que são promovidas pelos entes que têm essa responsabilidade na União: imagina-se que possa haver, dentro da mesma entidade, um setor que deva ser isento, economicamente isento, e outro setor que não possa ser isento.

Para deixar mais claro, há autuações fortes da Receita Federal a entidades desportivas sem fins econômicos em alguns tipos de operações econômicas feitas por essas entidades – como, por exemplo, aquelas referentes a direitos televisivos, aquelas que são feitas referentes aos chamados direitos econômicos dos atletas –, pois a Receita crê que tais operações devam ser tributadas e não isentas na forma da legislação especial.

Isso já foi motivo de muito debates nestas duas Casas, tanto no Senado Federal, quanto na Câmara dos Deputados. Chegou a ser aprovada uma resolução para esse problema, que infelizmente foi vetada pela Presidência da República, mas eu tenho por mim – o Dr. Beto Roma, que é especialista em Direito Tributário, tenho certeza de que vai nos auxiliar muito nessa formulação – que nós deveríamos voltar a esse debate de uma não separação entre o que seja receita própria e o que não seja receita própria.

Isso, senhores, já é bem resolvido na área das igrejas. O Supremo Tribunal Federal já tem julgado... A diferença é que lá nós estamos tratando de área imune. As igrejas são imunes, não são isentas. Mas, por ana-



logia, não vejo problema algum em aplicarmos o que o Supremo Tribunal Federal decidiu, num acórdão que foi guiado por um voto do Ministro Sepúlveda Pertence: a Receita Federal tributava os ganhos de igrejas com exploração de estacionamentos, lojas, e o Supremo Tribunal Federal julgou, dizendo que aquilo era irregular, que aquilo era inconstitucional. Não haveria essa divisão entre o que é receita própria. Receita própria de uma igreja seriam apenas os dízimos, assim como a receita própria de uma entidade desportiva seria somente aquilo com que seus sócios contribuem.

Nós podemos hoje entender que um clube seja organizado da mesma forma que se organizavam nos anos 60 e 70, em torno de colaboração de seus sócios, dos seus associados? Não! Também se tornou receita própria exploração das suas marcas, exploração dos seus produtos na televisão, assim como também as movimentações que se dão em torno de atletas.

Parece-me também que é necessário, inclusive para incentivar a profissionalização em qualquer setor, em qualquer modalidade, uma modificação da forma de recolhimento do INSS. Igualmente, foi aprovado no autógrafo de lei que foi encaminhado à Presidência da República, que resultou na Lei nº 13.755 – portanto, houve veto –, que, para os clubes sociais, não apenas para os clubes de futebol, possa haver esse recolhimento diferenciado do INSS.

Da mesma forma, parece-me muito importante, no assunto tributação, tratarmos da situação da chamada sociedade empresária de futebol, sociedade empresária desportiva. Também foi aprovado por estas duas Casas, foi encaminhado assim para a Presidência da República, e, mais uma vez, foi apostado o veto presidencial à criação da chamada sociedade empresária desportiva. Ali havia um incentivo importante, em termos tributários – por isso eu trago isso não apenas para o tema gestão, mas também para o tema tributário –, para as entidades que se constituíssem como sociedades empresárias. Ainda que mantivessem o seu registro como entidades sem fins lucrativos, se se constituíssem em sociedades empresárias, havia um incentivo tributário para que elas pudessem optar.

E há um debate, que começou na semana passada – não sei se vocês estão acompanhando pela imprensa –, sobre um incentivo tributário para que possam ser formadas sociedades anônimas desportivas. O Dr. Francisco Mansur, lá de São Paulo, até me ligou para conversar um pouco sobre isso, e parece-me inclusive que vai lançar um livro sobre esse tema na segunda-feira, em São Paulo.

E é um modelo que já foi implantado em parte da Europa – em Portugal já houve isso. Qual é a minha observação sobre isso? Devemos ter bons olhos, tanto para a sociedade empresária, tomando como base aquilo que foi inicialmente aprovado na lei do Profut (Programa de Modernização da Gestão e de Responsabilidade Fiscal do Futebol Brasileiro), como também para as sociedades anônimas, sem, porém, ter um caminho de obrigatoriedade de transição, que foi o erro da Lei Pelé, que felizmente foi reformada nesse sentido, que obrigava e que até hoje gera efeitos em torno disso: a Receita Federal apoia-se nesse dispositivo para dizer que as entidades não são isentas porque não se transformaram em sociedades empresariais.

Então, tanto o incentivo à sociedade empresária desportiva, quanto à sociedade anônima desportiva tem que se dar em torno de flexibilização, pelo menos temporária, como toda isenção deve ser, quanto a essa opção, e não como obrigatoriedade. O Brasil – eu entendo isso – vai continuar convivendo com esse modelo misto, em que a maior parte das entidades vão se organizar como sociedades sem fins econômicos, e aquelas que desejarem constituir-se diretamente como sociedades empresariais, ou, mais do que isso, que continuarem como sociedades sem fins econômicos, porém constituindo, através de seu próprio CNPJ, sociedades empresárias, que isso seja bem-vindo, mas que não seja obrigatório. Eu diria então que, na parte da Ordem Econômica, naqueles reflexos na questão tributária, isso fosse o mais importante.

Eu não proporia, senhores, nenhuma reforma das vinculações que a Lei Pelé hoje traz através da reforma que nela foi empreendida pela Lei nº 12.935/2011, depois pela 12.868/2013, de que as entidades que gozem de benefícios tributários ou benefícios fiscais tenham responsabilidades como aquelas que recebem recursos públicos.

Os senhores vêm que o tema tributário sempre está vinculado à questão da gestão. Já estou abrindo caminho para falarmos sobre gestão também.

Parece-me um modelo importante esse que foi estabelecido pela Lei Pelé, desde a Lei Agnelo/Piva, depois a modificação que houve, como disse, na Lei nº 12.935, na Lei nº 12.868, que fizeram ajustes pontuais quanto à obrigação dessas entidades que gozam de incentivos direcionados às entidades sem fins econômicos. Porém, vejam bem, somente as entidades sem fins econômicos é que gozam desses benefícios.

Quem hoje atua na área esportiva como sociedade empresarial tem um incentivo negativo – se eu pudesse utilizar esse termo. É muito ruim transformar-se numa entidade empresária, ou constituir uma sociedade empresária na área esportiva, porque você não vai gozar de nenhum benefício fiscal! Por isso eu digo que, se não houver a manutenção dos termos que já existem hoje em lei para que aquelas sem fins econômicos con-



tinuem isentas, mas estender algum benefício para quem queira tornar-se uma limitada ou uma S.A., uma sociedade empresária nos termos do que foi proposto no Profut, ou uma sociedade anônima, dificilmente haverá esse caminho. As pessoas continuarão a buscar sempre a organização de uma entidade sem fins lucrativos, o que não é um problema em si, mas é um desincentivo a quem queira transformar-se em sociedade empresária.

Parece-me, então, que esses são os temas principais – pelo menos de momento –, mas quero ouvi-los sobre isso, sobre a questão tributária.

Repetindo, portanto: eu não proporia nenhuma modificação da vinculação de gestão democrática, transparência na gestão e gozo de isenções fiscais. Isso continuaria previsto em lei também.

Pegando esse gancho, portanto, eu passo à questão da gestão.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Gostaria só de fazer um aparte: eu indago se vamos esgotar todos os temas de uma só vez, ou se vamos eventualmente debater, digamos, tributação; posteriormente, falamos de gestão. Não sei qual a forma de conduzir...

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – Eu deixo à vontade para nós debatermos isso. Talvez, se vocês quiserem, eu já termino a minha fala sobre todos os temas, já que há ligação entre eles, para que depois eu possa simplesmente ouvi-los e simplesmente responder às perguntas. Ou então nós podemos... Não há nenhum problema para mim interromper aqui agora para falar sobre tributação, e passar para os outros temas. Fiquem à vontade.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Eu deixo a critério da...

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – Para mim, não há problema em nenhum dos dois modelos.

O SR. MARCOS SANTOS PARENTE FILHO (*Fora do microfone.*) – Eu acho melhor você discorrer mesmo sobre tudo.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Perfeito. O senhor pode prosseguir.

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – Obrigado, Presidente.

Sobre o problema da gestão, parece-me que aqui nós voltamos, mais uma vez, à questão da Ordem Econômica. Se nos interessa manter a higidez do sistema econômico esportivo, interessa-nos também que a gestão desse sistema desportivo seja uma gestão responsável. Essa é a primeira premissa.

Que haja uma principiologia que nós não discutimos na principiologia inicial – não discutimos, pelo menos especificamente, esse tema –, mas que haja uma principiologia para abrir um capítulo sobre gestão na área do esporte, sempre se assentando no fato de que ao Estado interessa que esse sistema econômico seja protegido e, ao mesmo tempo, que haja bases para que seja mantida a autonomia das entidades desportivas, na forma do que prevê o Código Civil. Nenhuma entidade desportiva constitui-se no Brasil fora dos ditames do Código Civil. Assim como também nenhuma entidade registra-se na Suíça fora dos ditames do Código Civil da Suíça.

Então, há um chamado direito de sede – vou utilizar esse termo que vem lá do Direito Internacional – que se relaciona com o princípio da autonomia, mas que, ao mesmo tempo, traz regulações próprias sobre registro de entidades. Você não pode constituir uma sociedade desportiva como sociedade anônima fora da regulação das sociedades anônimas, assim como você não pode constituir uma entidade sem fins econômicos, uma associação civil sem fins lucrativos, fora dos ditames do Código Civil brasileiro.

Isso quer dizer que nós deveríamos reformar o Código Civil para dizer que somente se registra uma sociedade desse modo? Não. Eu digo que, além da questão da situação econômica, há um direito registral aqui envolvido. Há um direito que foge inclusive da área esportiva; tem reflexo na área esportiva, mas foge da área esportiva. Esse seria também, no meu entendimento, um aspecto que deveria ser levado em conta.

Portanto, sobre gestão, incentivos à gestão democrática, não apenas esse incentivo hoje existente e vinculado às entidades que recebem recursos públicos federais ou que são isentas de tributos – essas já têm obrigação sobre gestão, como eu já disse anteriormente, e isso, no meu entendimento, deve ser mantido –, mas também incentivos para aquelas que não recebem benefícios tributários ou que não são beneficiárias de repasses de recursos públicos, seja através da Lei de Incentivo ao Esporte, que é toda especial, seja através de repasses via convênios.

A questão é como se daria, então, esse tipo de controle, se não é meramente um controle cartorial, se não é meramente um controle através de regulação estatal via fiscalização, como é feito em outros setores que são concedidos – aqui não se trata de uma concessão, acho que todos concordam com isso; então, não há que se falar em agência reguladora; parece-me totalmente despropositado propor uma agência reguladora.

A Lei Geral do Esporte que nós vamos construir eu proponho que deva trazer uma regulação forte sobre probidade de gestão na área do esporte. Seria como se fosse um capítulo especial sobre coibição de improbidade na gestão esportiva. Essa regulação seria feita simplesmente trazendo o que já existe hoje na Lei de Im-



probidade para Gestão Esportiva? Não. Parece-me impróprio. Ali nós estamos tratando de agentes públicos ou de pessoas que, por gerirem recursos públicos, são analogicamente incursos como agentes públicos também.

Mas há boas lições na Lei de Improbidade Administrativa, lembrando que a Lei de Improbidade Administrativa é uma lei de natureza cível; as suas consequências não são em matéria criminal; as suas consequências são em matéria cível. Então, qualquer punição relacionada à improbidade dá-se em matéria cível. Essa me parece ser a principal lição da Lei de Improbidade Administrativa, que, repito, não se aplica automaticamente ao que estou dizendo. Uma coisa é o gestor esportivo que maneja recursos públicos e que pode responder através da Lei de Improbidade Administrativa – isso vai continuar, ainda que nós não modifiquemos a legislação; outra coisa é o que eu estou propondo: um modelo especial de punição, em esfera de improbidade na gestão esportiva, em matéria cível. Já existe hoje alguma regulação sobre isso. A própria Lei Pelé, desde a chamada Lei de Moralização do Esporte, que modificou a Lei Pelé, traz premissas sobre gestão responsável, sobre gestão temerária, como também agora a Lei do Profut tem todo um capítulo sobre gestão temerária.

Qual é o problema dessa legislação? – e eu trago esse problema para que nós possamos refletir em conjunto. Ela é toda voltada para uma regulação interna das entidades, e é natural isso, nós temos que defender; mas ela tem suas barreiras. A Lei do Profut, por exemplo, funciona por um binômio: um incentivo à delação do mau gestor – “incentivo” entre aspas –, uma obrigação de delação. O primeiro dispositivo do capítulo sobre gestão temerária, na Lei nº 13.155, dispõe que o gestor que não delatar os atos de gestão ou de má gestão do seu antecessor responderá solidariamente a ele, ao mau gestor.

É uma responsabilidade objetiva em gestão temerária, o que me parece absurdo. E depois se assenta toda em obrigações da assembleia interna de cada entidade. Parece-me muito frágil. E a única punição prevista é o afastamento do gestor por dez anos da gestão daquela entidade.

Aqui há um problema: na Lei Pelé, o que está hoje disposto sobre gestão temerária, no meu entendimento, fica muito à disposição do Ministério Público. É claro que o Ministério Público pode receber representação de um qualquer, mas ali hoje é quase que um sistema parecido com a Lei de Improbidade Administrativa, em que o senhor da ação continua a ser o Ministério Público – estou falando agora da Lei Pelé. Então, vejam bem: nem tanto ao céu – porque me parece uma contrariedade à autonomia esportiva você dizer que sempre haverá um controle externo sobre a gestão da entidade –, nem tanto à Terra, que é a situação do Profut, em que toda a punição depende de deliberação interna da entidade. Precisamos romper isso.

Nesse modelo que eu trago, primeiro, há punições na seara civil – nós precisamos romper com esse modelo, que não me parece próprio, de entregar simplesmente ao Ministério Público, dadas as peculiaridades da autonomia do esporte, ou simplesmente esperar que internamente se resolvam os problemas.

Como é que nós poderíamos avançar então? Para mim, o modelo é o do Sistema Financeiro Nacional, ou dos crimes contra o Sistema Financeiro Nacional. Haveria toda uma parte cível, que seria a coibição da improbidade de gestão esportiva, e depois crimes relacionados à gestão fraudulenta, à má gestão no esporte, à corrupção no esporte, inclusive.

Lembro a vocês que o sentido, a definição de corrupção, no mundo e agora também no Brasil, está sendo modificada. Está em trâmite uma norma, no Congresso Nacional, que institui punição à corrupção na área privada, sem relação com o setor público. Isso que nós vimos agora de atuação da Polícia Federal norte-americana na seara do futebol mundial já tem a ver com essas modificações que têm sido empreendidas.

Imagino que nós já poderíamos antecipar, no nosso anteprojeto de Lei Geral do Esporte, a adoção de uma tipificação penal da corrupção na gestão esportiva. De modo que a punição nesse sentido seria criminal. Uma ação pública incondicionada? Ou ela seria condicionada à representação de quem se interessa pela gestão esportiva? O que justificaria a intervenção estatal com seu braço armado, que é o Direito Penal, nessa área? Mais uma vez, a higidez do sistema econômico desportivo, a manutenção desse sistema econômico desportivo.

A autonomia, portanto, coaduna com maior responsabilidade. A responsabilidade seria controlada, portanto, não apenas daqueles que recebem recursos públicos, mas, com essa abertura da necessária manutenção do sistema econômico desportivo sempre saudável, seria também necessária a inclusão de um capítulo sobre a coibição da improbidade na gestão esportiva, seja em matéria cível, seja em matéria criminal; seja através de punições cíveis, seja através de punições criminais. Isso me parece ser o mais importante para o debate que eu poderia trazer para vocês neste primeiro instante.

Eu pararia aqui, Presidente, apenas para fazer uma complementação de um ponto que deixei passar no início: na tributação, é necessária também uma modificação, já que nós vamos consolidá-la, na Lei de Incentivo Fiscal ao Esporte. Hoje nós temos ali uma situação de baixa contribuição de empresas, porque apenas as empresas que contribuem no lucro real podem descontar do seu imposto de renda as contribuições feitas, os patrocínios feitos, ou doações feitas na forma da Lei de Incentivo ao Esporte. É preciso também aumentar a possibilidade de contribuição, que hoje está em apenas 1%, para, no mínimo, 3%. A pessoa natural pode con-



tribuir com até 6%, enquanto a pessoa jurídica contribui hoje com apenas 1%. São duas modificações importantes na Lei de Incentivo ao Esporte que são também de matéria tributária.

Obrigado pela paciência de vocês, mas eu preferi já trazer todas as minhas contribuições, para que vocês pudessem conversar comigo, dialogar sobre esse tema.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Eu agradeço a exposição, sempre muito detalhada, profunda, completa, do Dr. Wladimir, que aproveitou para fazer também um breve relato, ainda que *en passant*, ainda que por cima, sobre os temas que já foram tratados.

Eu me esqueci, no início, de explicar para o Dr. Marcos que, após a realização das audiências públicas que acontecerão no período de março e abril, haverá reuniões para deliberar sobre a redação proposta. O momento talvez mais delicado e mais importante será efetivamente o momento em que iremos tratar do texto em si, deliberar sobre o texto em si.

Eu participei de outra comissão de juristas do Senado que revisou e reformou a Lei de Arbitragem, que tem 33 artigos. Eu sei o quanto isso é tormentoso, porque cada um tem uma opinião, existe até aquela discussão semântica de texto e termina que é um momento de muito trabalho, que demanda muito tempo e muito cuidado. Então, isso acontecerá provavelmente, no mês de maio, segundo a nossa programação.

O nosso prazo final é junho. O prazo final que nós temos, a partir da instauração da comissão, é de seis meses. Houve a interrupção pelo período de recesso. Seria 6 de junho o prazo que nós teríamos para apresentar, sem nenhuma prorrogação. Claro que nós teríamos eventualmente o direito de pedir um... Haveria a possibilidade de pedirmos uma prorrogação, mas, desde o início, tentamos trabalhar com a ideia de entregarmos o trabalho no prazo.

Quanto ao tema em si, Wladimir, eu acho interessante essa abordagem de que o esporte, por ser um patrimônio cultural... Os clubes têm uma ligação muito grande – principalmente os clubes do futebol, já que somos o País do futebol –, têm uma relação muito grande com a cultura, com a tradição e isso justifica efetivamente um tratamento tributário diferenciado. Acho que essa é uma premissa bastante interessante.

No que diz respeito à gestão, eu entendo que devemos partir, acho que é interessante as premissas colocadas de, primeiro, respeito à autonomia. Porém, observando a transparência, a responsabilidade, os princípios democráticos dentro de uma gestão democrática, como você falou, de forma a proteger o sistema desportivo. Essa questão da abordagem das sanções de natureza cível também achei interessante.

Eu gostaria agora de escutar a contribuição de cada um dos integrantes da Comissão. Temos também aqui as duas perguntas feitas pelo canal interativo, que podemos deixar para depois. Eu gostaria de facultar o uso da palavra para todos sobre os três temas genericamente. Você pode falar, a inscrição aqui se dá livremente.

O Dr. Marcos está ansioso para estrear.

O SR. MARCOS MOTTA – O senhor me permite, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Claro.

O SR. MARCOS MOTTA – A minha abordagem vai ser um pouco mais superficial, porque estou só agora começando a acompanhar os trabalhos. Agradeço o Dr. Wladimir por ter franqueado um resumo dos trabalhos anteriores, inclusive por *e-mail*.

Acho fundamental a discussão da independência, da autonomia desportiva. Dentro da minha especialidade, pegando o exemplo da própria FIFA, da questão da Corte Arbitral do Esporte, por incrível que pareça, o futebol foi o último esporte, apesar de ser mais popular, a aderir a uma arbitragem na Corte Arbitral.

A FIFA não o fez pela proximidade do tribunal, em Lausanne, ou em função de ser num belo castelo. Ela o fez por medo de perder a sua autonomia. Eu aprendi, no mundo do futebol... Eu estou, desde 1996, no futebol. Fui diretor de futebol de base, inclusive, e sempre me perguntei por que a FIFA tem que sempre se meter em tudo. A FIFA tinha que regular a regra do jogo, o que é o escanteio, organizar Copa do Mundo e acabou. Mas eu aprendi que se você controla e mantém uma autonomia desportiva, se você controla as transferências, se controla, de alguma forma, a economia, controla-se o futebol, e disso a FIFA nunca vai perder o controle.

Então, lá em 1999, 2000, a FIFA foi provocada em tribunais locais suíços, em relação a algumas decisões que ela tinha proferido. A discussão era: "Bom, a FIFA regula, a FIFA julga, a FIFA sanciona em primeira e em última instância..." E essas discussões começaram a ser levadas para os tribunais suíços. O Dr. Pedro também está aqui, é um grande especialista e, inclusive, ex-FIFA.

E aquilo começou a incomodar um pouco a entidade máxima do futebol mundial, porque, querendo ou não, a FIFA nada mais é do que uma entidade regulada, sob a égide da lei suíça, sujeita ao código de obrigações suíço, à Corte federal suíça, equivalente ao nosso Supremo Tribunal Federal. E ela veio, na primeira reforma em 1999, em função de algumas discussões que foram levadas ao Judiciário suíço. E ela se colocou numa posição: "Bom, temos que manter a nossa autonomia. Como fazê-lo? Vamos criar um tribunal desportivo arbitral!"



E a ideia foi-se criar o TAF, que era o Tribunal Arbitral do Futebol. Então, eles fizeram lá os cálculos, quanto custaria, para criar aquele TAF, e chegaram à conclusão de que seria caro criar o TAF.

E alguém veio com uma brilhante ideia, numa comissão como a nossa, e disse: "Bom, existe aqui do lado, a duas horas de trem, a Corte Arbitral do Esporte, em que todos os esportes olímpicos do mundo já estão, já aderiram à arbitragem, para que se mantenham, dentro de um ambiente juridesportivo, especialistas, discussões que são perigosas para serem levadas ao Judiciário comum, questões de *dopping*, movimento olímpico, e discussões outras." E a FIFA resolveu aderir à Corte Arbitral do Esporte, fez um acordo, como sempre: "Vamos ter a lista do futebol!", e foi criada uma lista do futebol, com membros brasileiros, inclusive, e se criou, para que se mantivessem, dentro de um ambiente juridesportivo, as discussões oriundas do esporte.

Então, eu sou um entusiasta da criação de um tribunal desportivo arbitral, pegando um gancho pelo que o Sr. Relator comentou. Eu acho que essas discussões têm que ser mantidas até para que se mantenha essa autonomia que nós estamos aqui preconizando. Que haja um tribunal arbitral desportivo, para cuidar de questões emanadas do desporto.

E hoje até qualquer questão relacionada a esporte pode ser levada à Corte Arbitral do Esporte. Nós fazemos contratos, às vezes, comerciais entre patrocinadores e atletas clientes, e colocamos lá que jogamos para a Corte Arbitral do Esporte. "Ah!, mas é lá na Suíça!", mas esta semana tivemos quatro, se não me engano, audiências da Corte Arbitral do Esporte no Brasil, no Rio de Janeiro, semana passada – quatro!

Então, a Corte Arbitral do Esporte tem escritórios na China, escritórios na Argentina, já faz audiências no Brasil, com árbitros que falam português, ou brasileiros, ou... Na semana passada, vieram dois árbitros portugueses, o Dr. João Nogueira e o Dr. Rui Botica; vieram ao Brasil, fizeram uma pauta de arbitragem, quatro ou cinco arbitragens, durante uma semana, e assim cumpriram o seu papel.

Então, com relação à questão do tribunal arbitral, sou um entusiasta. Estou aqui para contribuir no que for necessário, dentro de um modelo que, no meu entender, é um modelo vitorioso que é o modelo da Corte Arbitral do Esporte.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Dr. Marcos, até porque hoje estamos num número pequeno de integrantes da Comissão, normalmente a Comissão... Acho que foi a primeira vez que...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Sim, nas outras reuniões, estávamos com todos os integrantes, acho que sem a ausência de ninguém. E hoje, excepcionalmente, vários não puderam vir, por vários motivos, todos justificados. Então, até em função disso, eu acho que nós vamos ter um tempo maior para cada um se manifestar.

E eu peço, até por se tratar da sua primeira reunião, que o senhor se sinta absolutamente à vontade para...

O SR. MARCOS MOTTA – Eu lhe agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – ... fazer qualquer tipo de observação sobre os outros temas.

O SR. MARCOS MOTTA – Eu lhe agradeço.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Eu o deixo à vontade.

O SR. MARCOS MOTTA – Eu lhe agradeço, mas já entrando no tema da pauta de hoje, só para fomentar uma discussão, a questão da tributação é uma questão interessante.

O SR. PEDRO TRENGROUSE (Fora do microfone.) – Está no tema.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Claro, claro, mas não estou fazendo observação em absoluto – em absoluto! Pelo contrário, eu estou estimulando-o para que traga contribuições sobre outros temas.

O SR. MARCOS MOTTA – E eu me sinto à vontade e confortável neste ambiente. Estou, sobretudo, entre colegas e amigos de longa data. Eu me sinto aqui como se estivéssemos em uma grande conversa...

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Eu não estou fazendo nenhum reparo; pelo contrário. Não estou fazendo nenhum reparo, não.

O SR. MARCOS MOTTA – E temos poucas oportunidades de estarmos todos juntos, como estamos aqui hoje.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – E fique absolutamente à vontade!

O SR. MARCOS MOTTA – Com relação à tributação, especificamente com relação a atletas, por exemplo, a Espanha enfrentou esse problema.

Eu me lembro, acho que foi com o Roberto Carlos, da segunda renovação do Roberto Carlos, que foi a época dos Galáticos, e muitos aqui lembram disso, anos 2000, 2001. Ali o Governo espanhol teve essa mesma discussão. E a decisão do Governo espanhol, naquela época, foi flexibilizar e incentivar a vinda dos Galáticos não só para o Real Madrid, mas para outros clubes.



Como? Ele igualou a alíquota, por exemplo, de Imposto de Renda, a famosa Lei Beckham, que foi até revogada, há pouco tempo, em função da crise espanhola, aumento de arrecadação; eles resolveram mudar as alíquotas. Mas ali o Beckham, que, na época, ganhava lá 5 milhões de euros anuais, pagava o mesmo imposto, a mesma alíquota de 24% do que um trabalhador que ganhava 1 mil euros por mês.

Então, temos aqui duas discussões: Isso é interessante? Não é? É um fomento ao esporte? Não é? E efectivamente atraiu. Ali foi o *boom* do futebol espanhol: Barcelona, Real Madrid. Nós temos clientes que jogam lá hoje, e ainda se beneficiam de contratos assinados sob a égide da lei anterior, que foi mudada a partir 2010, 2011, e em 2012 terminou essa isenção.

Mas, enfim, ali o Governo espanhol tomou essa medida. Ele igualou as alíquotas: 24% é hoje uma alíquota de um jogador, chega a 52%. O Neymar paga hoje 52% de imposto; depois dos primeiros seis meses jogando no país, o jogador estrangeiro passa a pagar 52% de Imposto de Renda.

Então, o novo Governo espanhol aboliu essa isonomia tributária entre as grandes receitas e as pequenas receitas. Ao mesmo tempo, podemos pensar nisso, se há interesse nesse tipo de tratamento. Eu acho que é um momento interessante para que haja uma discussão com relação à questão dos direitos de imagem dos atletas.

Eu acho que essa questão é importante. Eu não vou entrar em detalhes do caso Neymar, porque estamos envolvidos no Caso Neymar. Mas não me parece razoável que haja um tratamento igual ou uma tentativa de um tratamento tributário igual em relação a um atleta, um jogador – seja no Brasil, seja na Espanha, porque o Neymar também vem sendo imputado em Território brasileiro – que tenha, como o Neymar, 70%, 80% da sua receita anual comprovadamente advinda de contratos comerciais de direito de imagem, através de suas empresas, e um jogador que tenha uma empresa que não movimenta nenhum tipo de atividade comercial e que tenha como sócio ele efetivamente e a esposa, às vezes, com uma cota, utilizando-se daquela estrutura, para, de alguma forma, tentar fazer um recolhimento, ter um benefício fiscal, vamos dizer assim.

Então, acho que, pegando emprestado também modelos que já existem nesse sentido... A Espanha, por exemplo, tem uma legislação que limita efetivamente a 30%, a 35% a possibilidade da receita do atleta, e do clube, porque há um impacto também no clube, com relação a isso, não só o atleta, que se beneficia, mas também o clube, porque você tem todos os encargos trabalhistas advindos destes pagamentos.

Então, ela limita e ela diz lá: "No máximo, 30%, nesta relação entre atleta e clube, podem ser relativos a direito de imagem." Isso sem contar obviamente com os contratos independentes que o atleta venha a fazer. Cristiano Ronaldo, Messi, todos os atletas movimentam milhões de dólares e se utilizam de estruturas.

É claro que, hoje em dia, há uma busca pela tributação das grandes fortunas, dos grandes valores recebidos, mas eu acho que poderia ser um momento interessante para que se houvesse uma regulamentação específica, precisa, com relação à possibilidade de os atletas e dos clubes se beneficiarem de estruturas relativas a direito de imagem, porque hoje não há nada nesse sentido. Há decisões já dos tribunais superiores, com relação a isso, mas, de qualquer forma, não há nada específico na legislação pátria que verse sobre essa questão da possibilidade da exploração do direito de imagem dos atletas.

Então, fica nessa questão: É salário? Não é salário? Vamos glosar? Não vamos glosar? Glosa! Vai e se defende, e vamos ver o que acontece!

Enquanto isso, um atleta, como o Neymar, que tem uma vida útil de mais de dez anos, quinze anos, vai terminar a sua carreira continuando a brigar pela defesa de seus interesses, para comprovar que, efetivamente, a sua imagem vale dinheiro. Uma coisa é o que ele faz dentro de campo, outra coisa é o que ele faz fora de campo. Essa diferenciação é muito importante.

Só uma sugestão: se houver oportunidade, que também seja aberta essa discussão com relação à possibilidade da regulamentação dessa relação comercial entre as entidades de prática desportiva e os atletas.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Dr. Wladimir, eu acho que seria interessante trazer o que já também já discutimos no passado sobre isso.

O SR. WLADIMYR VINCIUS DE MORAES CAMARGOS – Está bom.

Eu acho que todo mundo vai comentar isso, mas nós discutimos muito o problema do direito de imagem numa reunião, Marcos, e ficamos muito preocupados com a vinculação de direito de imagem com matéria trabalhista. Essa foi uma das tópicas gerais. E uma certa mensagem também de que a forma como hoje o Congresso Nacional vem pensando em regular o direito de imagem e, mais que isso, o modo como tanto a Justiça do Trabalho como a Receita Federal têm encarado o direito de imagem possa resultar num perecimento desse direito, que existe no esporte, de se remunerar o atleta tanto do ponto de vista trabalhista como do ponto de vista cível, legalmente. A Lei Pelé permite isso, hoje, inclusive fazendo essa clara distinção, que não é tão cristalina, como é para nós, para a Justiça do Trabalho.



É claro que isso aqui não significa qualquer leniência com a simulação, com a fraude. A imagem deve existir, o direito de imagem deve se refletir numa imagem que realmente gere benefícios comerciais ao ponto de não substituir o contrato de trabalho.

A minha dúvida é mais neste sentido: o modelo espanhol me parece lógico, é claro, mas ele não geraria automaticamente uma vinculação do direito de imagem com o contrato de trabalho? Quando você diz que, no modelo espanhol, não se pode pagar, no contrato de natureza cível, mais de 30% do que se paga no contrato trabalhista – foi isso que eu entendi –, isso automaticamente não seria uma vinculação do contrato de imagem com o contrato de trabalho?

O SR. MARCOS MOTTA – Efetivamente, em função do início da sua exposição, Sr. Relator, é interessante frisar que, por exemplo, nas relações dos clubes espanhóis com seus atletas, existe expressamente a cessão do direito de imagem. Exemplo: o Real Madrid. Quando um atleta assina um contrato com o Real Madrid, além do contrato de trabalho, aquele que vai à Federação, registrado, como nós temos aqui o contrato especial do trabalho desportivo, existe também um contrato de direito de imagem, em que toda e qualquer receita advinda a partir da assinatura do contrato de trabalho é dividida numa proporção entre clube e atleta, porque há, sem dúvida nenhuma, uma monetização, uma otimização da imagem do atleta quando ele atua por um grande clube, por exemplo. Então, se um atleta que está em formação vai jogar num grande clube, é óbvio que essa parceria que existe entre atleta e clube potencializa as receitas comerciais do atleta. Então, a partir dali, qualquer receita que o atleta tenha é dividida 50-50 ou qualquer outra prospecção comercial que o próprio clube faça ou seja procurado a fazer em função de determinado atleta também é dividida na proporção de 50-50. Então, essa relação existe. Essa otimização, essa exploração da imagem é consequência da relação trabalhista. Eu concordo, mas, se existe uma regra clara em que se define a limitação do percentual, eu acho que ficaria um critério um pouco mais objetivo.

Isso sem contar obviamente com as questões que não têm nada a ver com a relação entre clube e atleta. Pego novamente o exemplo do Neymar. O Neymar hoje tem quase vinte contratos relativos à sua imagem que nada têm a ver com o Barcelona, já não tinham a ver com o Barcelona. Era a imagem que o Neymar construiu em função de Seleção Brasileira, pelo jogador que é, pelo seu sorriso, pelo seu carisma. Ele construiu isso estando no Barcelona, é óbvio que a coisa alavanca jogando no Barcelona. Bom para os dois, clube e atleta.

O que nós temos que fazer é fomentar isso e não inibir. O que existe hoje é uma inibição desse tipo de prática em função dessa situação que não está clara. Existe hoje uma força-tarefa da Receita Federal, em que existem mais de 90 atletas e instituições autuadas. Estão em curso hoje mais de 90 autuações relativas à questão da relação de imagem. Não preciso citar nomes, mas, enfim, relações entre patrocinadores e clubes, pagamentos de salário. Às vezes o clube paga um salário muito baixo, e o patrocinador paga lá um valor altíssimo.

Enfim, de alguma forma, isso tinha que serclareado ou regulado, para que seja fomentado, porque, dentro de uma regulamentação, é uma prática benéfica ao esporte. Nós não podemos fechar a torneira, temos que criar um ambiente propício, de regras claras, para que se atraia o investidor, para que se atraia a possível relação entre questões comerciais e o esporte. Isso é bom. Eu falei isso na FIFA, inclusive, quando houve o banimento dos direitos econômicos lá.

Nós temos que criar não é um banimento. O banimento só propicia uma tentativa de burla, que é o que ocorre hoje. O mercado inteiro procura maneiras de burlar o art. 18 da FIFA. A prática do mercado, hoje, que nós vemos no dia a dia, não procura andar em linha. Agora mesmo eu estava no avião, desembarquei e recebi um e-mail de um advogado europeu, nada a ver com questões brasileiras, dos clubes da República Tcheca, junto com a Associação de Futebol da República Tcheca, tentando alguma maneira de burlar o 18 bis com relação a investimentos nos clubes. Vamos criar uma sociedade? O clube será uma sociedade? Vamos vender ações? Vamos abrir o capital? O clube vira uma limitada? Eu repasso parte para o investidor, vendo jogador, enfim, as cotas proporcionais à venda?

Veja, o mercado tenta, de alguma forma, se adequar. Por quê? É fruto do banimento. Se houvesse uma regra clara, como nós propusemos: vamos limitar 30%, no máximo, direito econômico; cinco jogadores, no máximo, em cada time principal. Era uma ideia da federação espanhola, inclusive, do Javier Tebas, Presidente da Liga Espanhola. O presidente da Liga Portuguesa, o mesmo exemplo: "Vamos regular, e não banir". Mas, enfim, os europeus resolveram atropelar as deliberações da maioria e, com larga margem de votos no Comitê Executivo da FIFA, conseguiram o banimento, que não é benéfico.

O mesmo está acontecendo com relação ao direito de imagem. Em toda essa discussão em torno da questão do direito de imagem do Neymar, nós temos que tentar ler e entender qual é o recado e qual é a consequência dessa situação no mercado, tanto no Brasil quanto na Espanha. No Brasil já há, repito, uma série de autuações a clubes e atletas com relação a essa relação comercial de direito de imagem entre patrocinadores, clubes e os seus atletas. Então, acho que é um momento interessante para essa discussão.



Mas é indiscutível que há uma relação – e pode ser que essa relação se torne muito óbvia, mais óbvia ainda – do contrato de trabalho com o contrato de direito de imagem. Não vejo nenhum problema nisso se houver uma regulamentação clara e explícita delimitando e delineando a extensão desse tipo de relação.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Eu acho que o importante é haver regulamentação. Na verdade, existem situações que, obviamente, como foi destacado pelo Dr. Marcos, são fraudulentas. Elas não podem, por força de eventuais situações fraudulentas, inibir uma regulamentação para situações que não sejam fraudulentas. Na verdade, não se pode penalizar quem age corretamente pelos que agem incorretamente.

O relator tem mais alguma consideração sobre esse tema?

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – O Marcos me ajudou muito a pensar, porque este é um problema que a Receita hoje está tratando. Mais uma vez, a Receita Federal não entende, como nós que atuamos na área do esporte, as peculiaridades que existem. Quando falamos de autonomia e especificidade, está aqui o centro da questão. Olha só, um sistema que não entende autonomia e especificidade do sistema esportivo vai sempre o comparar com aquilo que não é esportivo.

No sistema esportivo mundial, é natural que se remunerem atletas que têm imagem a ser explorada através de contratos de natureza civil. A Receita hoje está entendendo que ali houve uma fraude e que deveria ter sido recolhido o Imposto de Renda como renda do trabalhador, e não como faturamento da empresa. Este é o grande problema que agora está acontecendo.

O SR. MARCOS MOTTA – E o entendimento é de que todos os contratos são fraudulentos, porque não há...

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – A especificidade do esporte, portanto, fica...

Mais uma vez eu repito: o princípio da especificidade do esporte amparado na autonomia é como se fosse um *firewall* para nós. É isso.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Dr. Luiz Felipe.

O SR. LUIZ FELIPE BULUS ALVES FERREIRA – Não, só para acrescentar...

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Desculpe, Dr. Carlô primeiro.

O SR. CARLOS EUGÊNIO LOPES – Eu acho que é válida essa preocupação do Dr. Marcos Motta, é uma realidade nacional.

Esta semana, a CBF publicou uma pesquisa salarial do salário percebido pelos jogadores e ficou comprovado que quase 90% dos jogadores recebem menos de mil reais. Agora, uma quantidade muito grande desses jogadores tem também contrato, através de uma pessoa jurídica, para a exploração de imagem de jogadores que recebem mil reais, o que é uma verdadeira fraude para prejudicar o sistema tributário. Mas eu acho que é preciso regulamentar isso. Eu acho que deve ser preocupação da nossa Comissão, acho que é importante, para separar essas duas realidades: quando um jogador tem possibilidade de vender a sua imagem e os casos que são apenas fraude.

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – A Justiça do Trabalho tem se pronunciado muito sobre certo conluio, nesses casos fraudulentos, que acontece entre empregador e empregado. Existem atletas que notoriamente tinham uma imagem a ser explorada comercialmente pelo clube, que com ele tinha também um contrato de trabalho. E depois do rompimento, do término do contrato de trabalho, se insurgem contra o antigo clube, dizendo que houve uma simulação no contrato de imagem.

Eu acho que isso existe, claro, nessas situações, como o senhor está dizendo. Mas um atleta que verdadeiramente teve a sua imagem explorada pelo clube e foi remunerado por aquilo querer transformar aquilo em rendimentos que gerem direitos ao Fundo de Garantia, a um recolhimento do Imposto de Renda em um volume maior realmente é algo discutível e dá margem a esse tipo de interpretação, no meu entendimento, totalmente equivocada, da inexistência ou da irregularidade do contrato de imagem.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Dr. Luiz Felipe.

O SR. LUIZ FELIPE BULUS ALVES FERREIRA – É só para acrescentar que concordo integralmente. Eu acho que seria bastante interessante que realmente déssemos uma debruçada sobre esse tema, para tentarmos especificar da melhor forma possível. O que acontece, aí acrescentando o que o Dr. Wladimir disse, é que não é um problema do futebol. O perigo é que não está virando apenas um entendimento da Receita. O Governo tem tentado, tem projeto de lei em tramitação. E a intenção – e acredito até que a origem disso sejam exatamente jogadores de futebol, artistas, jornalistas bem pagos, etc. – é exatamente...

Na verdade, eu até entendo como uma bitributação, mas o que eles querem fazer é colocar que o que você recebe como dividendos ou distribuição de lucros integre a sua base de cálculo para recolhimento de Imposto de Renda da Pessoa Física.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Esse é outro problema muito mais amplo.

O SR. LUIZ FELIPE BULUS ALVES FERREIRA – É muito mais amplo.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Que envolve inclusive a sociedade de advocacia.



O SR. LUIZ FELIPE BULUS ALVES FERREIRA – Certamente, a origem disso são esses recebimentos milionários. Em muitos casos, fica evidente que a pessoa jurídica é apenas para burlar a tributação.

Se conseguíssemos nos debruçar sobre isso e disciplinar de uma forma boa, justa para todos, inclusive pensando até na questão da tributação também, eu acho que podemos estar dando um grande passo para poder talvez até, quem sabe, tirar o esporte dessa pretensão mais global que a União está tentando fazer.

O SR. MARCOS MOTTA – Eu até me comprometo, Sr. Presidente, a trazer um estudo ou circular, em breve. Pela nossa experiência, os contratos que temos feito e que envolvam grandes atletas e direito de imagem, países como França, Inglaterra, Espanha e Itália, se não me engano, têm legislações específicas com relação a essa matéria. Eu me comprometo a fazer um quadro comparativo bem sucinto. Eu me comprometo a trazer e circular entre os membros desta Comissão um quadro comparativo de como é o tratamento, verificando se há possibilidade...

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Excelente, é muito importante. Essa preocupação do Luiz Felipe realmente é uma preocupação real, da sociedade até. É claro que existem situações em que não pode ser tratado o correto com base no que é incorreto, tratar o geral pela exceção.

Dr. Roberto, alguma contribuição?

O SR. ROBERTO DE ACIOLI ROMA – Bom dia, Presidente. Na pessoa de V. Ex^a eu saúdo todos os nobres colegas, especialmente o Marcos. Seja bem-vindo, amigo.

Ratifico tudo que foi dito aqui e também fico consternado com relação a toda essa situação em torno do jogador Neymar.

Eu fiz algumas anotações vindo para cá e ontem também, em casa. Eu não sou muito bom de explanar pela minha memória, como o Dr. Carlô uma vez falou. Fiz algumas anotações no hotel e aqui eu quero ler, porque não memorizei.

Inicialmente, a importância da avaliação e rediscussão do tipo societário específico que foi tratado aqui para as entidades da prática desportiva. O modelo apresentado hoje em diversas relações da lei, tanto na época da obrigatoriedade quanto da faculdade da adoção da sociedade empresária não possui aplicabilidade ou efeito prático para fins fiscais, pois as entidades já se sujeitam às regras específicas relacionadas independentemente do tipo societário, tendo em vista a equiparação imposta até pelo §3º do art. 27 da Lei nº 9.615/98. Inclusive, a meu ver, essa equiparação seria inconstitucional, deveria ser alterada, revogada, talvez.

A criação do novo tipo societário que envolva apenas as entidades de prática e todas as suas especificidades de gestão e a responsabilidade pessoal dos dirigentes, por exemplo, pode ser uma saída, como já foi dito aqui, para todo esse imbróglio ocorrido atualmente. Mas também depende da alteração de leis civis societárias para que se provejam.

Eu vejo o caminho das sociedades anônimas desportivas, como já foi dito aqui também, as SADs, muito bem utilizadas em Portugal e em outros países da Europa, como um caminho perfeito, talvez, para que a nossa situação se regularize aqui quanto à escolha empresária, considerando também a criação de um novo tipo societário. Não garante a adesão dos clubes, mas é essencial que existam benefícios reais de ordem tributária e previdenciária, para que sejam financeiramente atraentes, obviamente. De todo modo, deve ser garantida a liberdade de associação.

Outro ponto, alternativamente ao que foi dito, é a criação justamente de um regime especial de tributação nos moldes inclusive previstos nos arts. 31 e 36 da Lei nº 13.155, que foram vetados.

Outra opção também é a de que tais regimes fossem transitórios até o momento da vigência do novo tipo societário, sobre o qual discorri acima.

A concessão da isenção, ainda, do Imposto de Renda, CSLL, PIS, Cofins a todas as entidades organizadas como associações desportivas sem fins lucrativos, sem efeitos retroativos, claro. A condição para usufruir desse direito deveria ser o cumprimento dos requisitos previstos nas legislações do CTN, que seria o art. 9º, inciso IV, "c", concomitante com os arts. 13 e 14, e leis ordinárias, quais sejam o art. 15 da Lei nº 9.532/97 e arts. 13 e 14 da Medida Provisória nº 2.158/2001.

Outro ponto é que também penso que o maior problema que persiste depois das alterações inseridas pela Lei nº 12.395, de 2011, diz respeito à criação de um meio efetivo de fiscalização da FAAP e FENAPAF e da aplicação dos recursos advindos das respectivas contribuições.

Sabemos que, a rigor, o TCU não teria a competência para o caso, devido ao fato de se tratar de entidade privada. Talvez seja o caso de buscar algumas alternativas, já que possuem caráter parafiscal, na medida em que exercerem a função delegada do Estado de arrecadar e fiscalizar recolhimento de contribuição para garantir a segurança social e a assistência educacional em determinado grupo societário, no caso, por exemplo, atletas.

Eu também coaduno com a ideia de revogação do §1º do art. 57 da Lei nº 9.615/98 (concomitante com o art. 191, inciso I, do CBJD), no que diz respeito à exigência da contribuição à FAAP e FENAPAF como condi-



ção para registro de atletas. Inclusive, nós já debatemos isso aqui, com a presença até do Prof. Álvaro, tendo em vista se tratar de verdadeira sanção política, talvez, no meu entendimento, e também por considerar pessoalmente constitucional.

Inicialmente, seriam essas as contribuições que eu gostaria de dar.

Obrigado pela atenção.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Dr. Roberto, nós que agradecemos.

É interessante como temos um pensamento mais ou menos alinhado os membros da Comissão. Nós já temos observado isso sobre outros temas. Mas, mesmo com anotações feitas ontem, parece até que já havia certa coordenação com o que foi pensado pelo próprio Dr. Wladimyr.

Dr. Pedro, quer fazer alguma consideração?

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Eu queria, sim, Presidente.

Esse ato entre as nossas reuniões permitiu a todos refletir bastante sobre o que víhamos tratando, qual é a nossa missão. E a retomada da nossa discussão da maneira que se deu hoje deixa muito claro que os temas são variadíssimos. Embora o nosso entendimento seja comum em boa parte deles, os temas em si já são muito variados. E o principal desafio que nós temos, cada um de nós e todos juntos, é justamente encontrar quais são os temas decisivos, quais são as questões decisivas, questões das quais se articulam todas as demais, os pontos centrais dos quais todos os demais derivam.

Eu tomo a liberdade de trazer para a nossa discussão até porque esta reunião abrange na verdade todos os temas. Com aquilo que se propôs tratar na pauta de hoje, nós temos condições de tratar de praticamente todos os temas que víhamos tratando e que trataremos, porque a amplitude da nossa pauta nos permite isso hoje.

Quando o Dr. Wladimyr, muito acertadamente, fala da autonomia das organizações esportivas e o Dr. Marcos Motta traz justamente a visão da FIFA, é realmente importante partir da premissa de que essa bravata repetida mil vezes de que a FIFA tem o poder de intervir a qualquer hora, em qualquer lugar, a qualquer momento, não passa de uma grande mentira. Ela mesma está sujeita à ordem pública da Suíça, ao Estado. E o art. 1º do seu estatuto diz isso. Não houve nenhum caso, na história da FIFA, em que ela interveio numa associação porque o país mudou a legislação que a regulava. Ela interveio, sim, quando, ao arrepião da lei, ao arrepião dos estatutos daquela associação, que deve estar de acordo com a lei daquele país, houve uma intervenção. Mas ela não considera como intervenção a alteração legislativa que leva uma entidade a se transformar naquilo que o ordenamento jurídico do país que ela representa acredita que ela deva ser, pelo contrário. Tanto não o faz que ela mesma está sujeita ao mesmo mandamento na Suíça.

Recentemente, no ano passado, o Congresso suíço aprovou uma lei para o esporte que ficou conhecida como Lei Fifa, permitindo ao ministério público da Suíça intervir diretamente numa série de questões relacionadas à gestão das entidades esportivas que têm sede na Suíça. O debate foi tão acalorado no Parlamento suíço que um parlamentar perguntou ao governo: "Mas se está considerando intervir na FIFA? Está se considerando uma intervenção do governo Suíço na FIFA?" E a resposta do governo foi taxativa, dizendo: "Ainda não, mas podemos considerar". Em um debate no parlamento suíço.

Então, se o próprio governo da Suíça pode considerar uma intervenção da FIFA, claro, dentro da lei suíça, o governo brasileiro e qualquer outro governo também pode considerar uma intervenção nas organizações esportivas, desde que dentro da lei, dentro do que aquele ordenamento jurídico permite.

Partindo disso, eu quero dizer que a primeira questão central, na minha opinião, é a estrutura de poder do esporte no Brasil, essa estrutura de poder que foi criada, consolidada e engessada pela ditadura do Estado Novo, como nós já falamos tantas vezes aqui.

Então o primeiro ponto que eu queria trazer para a reflexão dos senhores é que é preciso alterar, sim, mediante um comando legislativo, toda a estrutura de poder do esporte brasileiro.

E a proposta que eu gostaria de trazer para a análise dos senhores é muito simples: todo mundo que participa de uma competição organizada por entidade de administração esportiva tem que ter direito a voto nessa entidade. E só pode ter direito a voto nessa entidade quem participa de competições esportivas que ela organiza.

Na minha opinião esse é um princípio básico que a legislação norte-americana adotou em 1978 com um ato ratificado pelo Presidente Jimmy Carter; um ato do Congresso norte-americano, ratificado pelo Presidente Jimmy Carter, que determinou que a partir daquele momento o colégio eleitoral das entidades esportivas de administração dos Estados Unidos deveria ser composto por aqueles que participam das competições que elas organizam. E foi além, determinou que pelo menos 20% dos votos daquele colégio eleitoral deveriam ser dos atletas em atividade naquelas modalidades.

Essa é uma referência de um país que é semelhante ao Brasil do ponto de vista da sua organização federativa. É um Estado federalista que tem Estados como nós temos. Aliás, que tem uma independência dos Esta-



dos muito maior do que temos hoje no Brasil. Os Estados americanos têm uma competência legislativa e uma independência em relação à União muito maior do que a que temos aqui, e mesmo assim os Estados Unidos legislaram dessa maneira e não houve nenhuma intervenção da FIFA, interferência do vôlei, interferência de qualquer outra modalidade. Houve sim, pelo contrário, o reconhecimento de que os Estados Unidos poderiam legislar dessa forma. Desde então, todas as organizações esportivas americanas contemplam no seu colégio eleitoral aqueles que participam das competições que elas organizam.

A razão de ser disso é muito simples. Uma entidade de administração esportiva existe por uma razão simples: organizar competições. Essa é a questão central. Tudo o mais que ela faz deriva daí. Ela registra jogadores porque organiza a competição. Ela cuida das regras do jogo porque organiza a competição. Ela regulamenta outras questões relacionadas ao esporte porque organiza a competição. Então a FIFA está para a Copa do Mundo como a CBF está para o campeonato brasileiro e as competições que elas organizam.

Ora, se a razão de ser é justamente as competições, aqueles que devem decidir os destinos, aqueles que devem ter poder real nessas entidades devem ser aqueles que participam dessas competições.

O que nós temos hoje no Brasil é justamente o contrário. O poder real nas entidades está nas mãos daqueles que não participam de competição alguma.

Quando essas entidades surgiram, havia o campeonato nacional de seleções estaduais. Por isso até, porque não se poderia imaginar um campeonato nacional de qualquer modalidade nos anos 40... O Brasil não tinha estrada, não tinha aeroporto, o esporte não tinha dinheiro, ninguém conseguia se movimentar pelo País como se consegue hoje. Naquela época, os campeonatos estaduais eram os principais campeonatos, eram as principais competições porque não se conseguia sair dos Estados. Aliás, as seleções estaduais disputavam o que se podia fazer naquela época.

O Brasil mudou muito, o mundo mudou muito, mas a estrutura de poder dessas entidades continua exatamente a mesma, causando a seguinte distorção: quem decide nas entidades nacionais são aqueles que não participam de nenhuma competição que organizam. Não existe mais... Qual federação participa de competição? Nenhuma, zero.

Agora as alterações na Lei Pelé permitem que 40 clubes, a primeira e a segunda divisão, participem da eleição do presidente da entidade. Ora, que história é essa? A eleição é um ato de administração daquela entidade. Cadê a participação desses componentes todos na aprovação das alterações estatutárias, na aprovação dos orçamentos, na aprovação dos balanços?

Nós temos então uma distorção que causa, a partir dela, ou seja, a falta de participação daqueles que realmente são a razão de ser do esporte nacional nas decisões das entidades de administração do esporte no Brasil, acaba causando uma distorção que leva o nosso esporte a um estado de letargia, porque os interesses que comandam essas entidades não são aqueles alinhados com o desenvolvimento do esporte nacional, pelo contrário.

Hoje, por exemplo, as federações estaduais, no caso do futebol, representam um atraso absoluto em relação àquilo que se vislumbra no futuro próximo para o futebol no Brasil. A prova é que jogos amistosos – porque os jogos da primeira liga são considerados jogos amistosos por conta de uma discussão entre as federações e a CBF – têm trazido mais gente aos estádios, têm tido mais visibilidade, têm sido mais atraentes do que os jogos dos campeonatos estaduais. Uma liga que foi montada às pressas, que não teve tempo de se consolidar, não teve tempo de vender os seus patrocínios, não teve tempo de se estruturar e não teve nem a ajuda das entidades que deveriam ajudá-la a se estruturar, pelo contrário, enfrentou resistências até o último minuto e só conseguiu vencê-las porque deu prova de que o poder real, efetivo, concreto do esporte está nas mãos de quem pratica o esporte. É a torcida que frequentou o estádio, aqueles que organizaram os jogos, são os clubes e os atletas que estão lá jogando, e não o presidente de uma federação ou de outra que pensa que tem o poder despótico e autoritário nas suas mãos para fazer o que bem entende. Então nós temos hoje a prova de que um jogo amistoso bem organizado é melhor do que um campeonato estadual mal organizado no País.

A primeira reflexão que eu gostaria de trazer é que esta Comissão não pode se furtar a um comando claro sobre a estrutura de poder que foi consolidada pela lei. Nós não estamos falando em algo que a lei não fez. Essa estrutura que temos hoje foi criada pela lei. Então a lei tem que desatar esse nó, trazendo realmente democracia, transparência, dinamismo e legitimidade à estrutura de poder do esporte brasileiro.

O conceito é claro: todo mundo que participa das competições organizadas por uma entidade de administração tem que ter direito a voto. E só pode ter direito a voto quem participa de competição. Quem não participa de competição não pode votar. Não existe... Não tem razão de ser. E quando eu digo todo mundo falo em clubes, atletas, treinadores, árbitros, até mesmo, talvez, sócios torcedores que contribuem efetivamente para o sustento dessa atividade.



Quanto à maneira como isso deve acontecer, cada entidade pode, com a sua autonomia, encontrar o seu caminho, porém é preciso deixar claro: só pode votar quem participa de competições. E todo mundo que participa das competições tem que poder votar. É um conceito claro que modifica toda a estrutura do nosso esporte de uma vez por todas com um choque de democracia, de transparência e de legitimidade.

O segundo ponto, que também diz respeito à gestão corporativa e à ordem econômica, é claro, é que os clubes foram criados no Brasil como associações no momento em que os membros dessas associações realmente contribuíam para o seu sustento. Todos eles nasceram do esforço dos seus membros. Alguns até contaram com um mecenas, mas o fato é que os instrumentos de controle à época eram adequados, porque a simples participação daqueles que estavam contribuindo para a criação e para o sustento desses clubes garantia o controle da destinação daquele orçamento, daquele patrimônio.

De lá para cá isso mudou muito. O que os membros dos clubes contribuem para o orçamento que têm hoje, principalmente dos clubes da primeira divisão do futebol brasileiro, não representa quase nada. Pelo contrário. Existe a administração de um patrimônio muito maior, que deriva da torcida desses clubes, que não necessariamente faz parte daquele colégio decisório, daquela assembleia geral, daquele conselho deliberativo.

Então os clubes hoje se aproximam muito mais das fundações do que das associações do ponto de vista conceitual, porque a administração de um patrimônio é o que ocorre naqueles clubes, e não simplesmente a administração daquele esforço coletivo dos membros que os compõem.

Dito isso, a legislação trata das fundações com muita clareza, determinando que o Ministério Público velará pelo seu funcionamento.

Nós precisamos considerar a possibilidade de determinar a mesma coisa: que nas associações esportivas em que o orçamento extrapole, e muito, a contribuição e a participação dos seus membros o Ministério Público também necessariamente deverá velar pela sua administração, da mesma maneira que faz nas fundações. Com um artigo, uma iniciativa só nós trazemos para dentro do esporte uma instituição que tem prestado grandes serviços ao País, às vezes até com excesso, mas tem sido importante e já se consolidou na administração das fundações.

Repto, se a administração de uma fundação, que é uma entidade privada tanto quanto uma associação, pode contar com o Ministério Público em razão de ser a administração de um patrimônio que transcende os membros que a compõem, por que não pensar que a administração de uma associação cujo patrimônio também transcende o dos membros que a compõem possa ser velada pelo Ministério Público da mesma maneira que as fundações?

Então a simples inclusão do Ministério Público nesse cenário, da mesma forma que faz com as fundações, também pode representar um grande avanço como questão central da gestão do esporte no Brasil.

Sobre as sociedades empresárias, é realmente importante que se permita a organização de sociedades empresárias desportivas não só para o futebol. Diferente de vários países, os clubes no Brasil são poliesportivos e precisam encontrar mecanismos para gerir cada uma das suas unidades de negócio com independência, com agilidade, com eficiência, permitindo que cada uma dessas unidades busque no mercado os recursos para a sua subsistência com o seu próprio potencial, com o seu próprio tamanho.

O que acontece hoje é uma dependência, uma contaminação dos problemas e das vantagens que o futebol traz em todas as outras modalidades, o que tem impedido o desenvolvimento dos esportes olímpicos no Brasil, principalmente porque os clubes de futebol sempre foram a locomotiva desse desenvolvimento. Flamengo e Fluminense, por exemplo, são os dois clubes que mais formaram atletas da história da participação do Brasil nos Jogos Olímpicos. E, nos últimos anos, eles têm tido dificuldades para continuar esse trabalho, justamente porque o modelo de financiamento do esporte olímpico no Brasil é público e a administração do futebol não permitiu que esses clubes tivessem as certidões negativas capazes de fazer com que acessassem a Lei de Incentivo ao Esporte, que foi um grande divisor de água para o esporte olímpico brasileiro, como o Minas Tênis Clube e o Pinheiros Esporte Clube tiveram. Então os clubes de futebol, que sempre tiveram o protagonismo nessa formação, não conseguiram mantê-lo, porque a estrutura do futebol contaminou as demais e impediu que elas tivessem acesso aos recursos disponíveis para o esporte olímpico no País.

Então a permissão para que cada clube organize abaixo do seu guarda-chuva uma série de pessoas jurídicas diferentes para administrar as diferentes unidades de negócio que eles tenham é positiva. E, para que isso aconteça, é fundamental que essa pessoa jurídica criada pelo clube, que não necessariamente precisa ser uma sociedade empresária limitada, anônima... Pode ser uma fundação. O clube pode instituir fundações. O importante, o fundamental é que haja o mesmo tratamento tributário. Não adianta dizer que serão criadas sociedades empresárias se o clube, ao criá-las, estiver sujeito a um regime tributário pior do que o que ele tem hoje. Então é uma questão de planejamento tributário que precisa ser levada em consideração.



É importante que haja a possibilidade da criação de sociedades empresárias para o esporte, é importante que sejam equivalentes no tratamento tributário às associações, mas não simplesmente por conta da gestão.

E vou trazer mais um ponto sobre o qual venho refletindo para a análise dos senhores que vai ao encontro do que o Dr. Marcos Motta estava dizendo. Hoje, no Brasil, existem restrições legais à emissão de títulos de crédito por associações civis sem fins lucrativos. A simples permissão de criação de sociedades empresárias já coloca os clubes em condições de emitir determinados títulos, alguns regulados pela CVM, outros, não. Esses títulos de crédito podem ser solução para permitir o acesso ao mercado de capitais mediante garantias ligadas às transferências de jogadores, porque são receitas tanto quanto quaisquer outras, sem que haja a configuração da intervenção, da interferência de terceiros, de acordo com o art. 18 do regulamento de jogadores da FIFA.

Então esta Comissão pode, das duas uma: ou simplesmente propor que a criação da sociedade empresária por si só já permitirá a emissão de títulos de crédito nos formatos e moldes que a atual legislação permite ou, além de permitir e incentivar a criação da sociedade empresária simplesmente para dinamizar a gestão dos clubes, o que será positivo para o mercado, também criar um título de crédito desportivo especial, uma cédula de crédito desportiva, uma debênture desportiva, um título de crédito que permita às associações esportivas organizadas da maneira que estão hoje, cumprindo determinados requisitos que nós podemos estabelecer na própria legislação, como requisitos de gestão, de responsabilidade até patrimonial do dirigente...

Quando um dirigente de um clube emite um título de crédito numa determinada modalidade, ele pode passar a responder com os seus bens pessoais pela execução daquele título caso o clube não o faça, permitindo que haja uma segurança real, concreta quanto à liquidez daquele título, que nós podemos estabelecer como uma modalidade especial, não simplesmente como um título daqueles que já existem na nossa legislação. Nós temos liberdade para isso e creio que o esporte pode se beneficiar muito disso. Eu digo esporte porque sempre comento que o fato de o futebol ser um esporte popular no início do século XXI não significa que continuará a sê-lo daqui a dez, quinze, vinte, trinta anos. O remo era um esporte popular no início do século XX. Não é mais. E a sociedade muda com muito mais rapidez hoje.

Então pensar numa lei que permita que todas as modalidades esportivas, caso tenham condições de mercado, aproveitem as soluções que estamos criando é algo que deve estar sempre em mente para nós.

Sobre a tributação, eu me lembro de que, na última ou na penúltima reunião, eu trouxe aqui a sugestão de convidar o economista José Roberto Afonso para falar para nós e para nos ajudar a criar esse modelo tributário para o esporte brasileiro. Por quê? Mais da metade dos rendimentos declarados no Brasil hoje é declarada como rendimentos não tributáveis. Mais da metade. Por quê? Porque a transformação de trabalho em capital, porque se trata disso... O trabalhador não recebe mais como trabalhador. Ele recebe como empresa e depois como dividendos da empresa que ele criou para receber o fruto do seu trabalho. Então o que existe hoje é uma transformação de trabalho em capital. Você foge da tributação e dos encargos do trabalho e opta pela tributação sobre o capital, que é a tributação da empresa de que ele recebe. Isso acontece com jornalistas que recebem R\$2 mil, R\$3 mil, com jogadores que recebem R\$1 mil, como uma pesquisa da CBF mostrou. Na verdade, é o seguinte: a sociedade brasileira vem se organizando para receber o fruto do seu trabalho como capital, porque a tributação sobre o capital é menor do que a tributação sobre o trabalho. É algo natural. Esse é um fenômeno...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Sim, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Desculpe-me interrompê-lo.

Eu pediria que nós concluíssemos esta parte da manhã daqui a dez minutos.

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Está bem.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Eu não estou pedindo para você acelerar. É que nós podemos continuar com calma a partir das 14 horas.

O SR. PEDRO TRENGROUSE – É claro. Está bom.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Peço para você organizar a sua fala e o seu raciocínio. Concluiríamos daqui a dez minutos e à tarde continuaríamos à vontade.

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Esse é um problema que transcende o esporte. O Brasil enfrenta esse problema de forma muito marcante. Repito, mais da metade de todos os rendimentos declarados no País hoje é declarada como rendimentos isentos não tributáveis. As pessoas optaram por estruturar o seu trabalho como capital e não como trabalho, porque se paga menos imposto.

Nós não podemos deixar de lado esse problema, porque ele é maior do que o que nós estamos tratando aqui. Por isso eu reforço, como questão central, o convite ao economista José Roberto Afonso, que trabalha para o Senado em diversas questões, para que nos ajude a elaborar um modelo tributário seguro, eficiente e



justo para o esporte brasileiro, porque esse problema transcende a simples transformação de trabalho em capital dos direitos de imagem dos jogadores.

A questão da arbitragem em relação à Justiça desportiva é fundamental. A Justiça desportiva é uma jabuticaba: só existe no Brasil, e o Brasil fica defendendo esse modelo como se não houvesse provas de que o mundo inteiro se organizou de forma diferente, muito mais eficiente, discreta, ágil, dinâmica e segura, porque hoje a Justiça desportiva brasileira tem as suas decisões sujeitas à possibilidade de revisão pelo Poder Judiciário e pela corte de arbitragem; ou seja, ninguém mais respeita as decisões da Justiça desportiva como finais, porque elas podem ser revistas tanto pelo Judiciário quanto pela CAS (Corte de Arbitragem do Esporte), ao passo que a simples introdução da arbitragem como mecanismo de resolução dessas disputas afasta de uma vez por todas tanto a possibilidade de revisão pelo Judiciário quanto a possibilidade de revisão pela CAS, dando segurança imediata, sem falar na descrição que esses casos merecem ter, porque ninguém aguenta mais os campeonatos no Brasil sendo decididos com *shows* pirotécnicos e discursos de advogados em tribunais. Isso não existe. A competição deve ser disputada no campo de jogo, e não no tribunal. Acabou, e a responsabilidade por isso não é de quem está lá, de forma dilettante, voluntária, fazendo o melhor que pode na Justiça desportiva, não.

Nós todos somos reféns dessa legislação atrasada, obsoleta, autoritária, antiquada e inapropriada para o nosso mundo de hoje, como já bem disse o Dr. Wladimir. É uma legislação paradoxal que dá autonomia numa mão e diz que vai regulamentar não só a resolução dos conflitos, mas que também vai redigir as regras que devem justamente nortear a resolução desses conflitos.

Por que o Estado tem de dizer que, se a falta foi mais dura, é preciso ter suspensão de tantos dias? Enfim, isso não cabe ao Estado. Não é ele que define as regras do jogo – ele não diz que são onze jogadores de cada lado, não diz de quanto tempo é a partida. Por que ele tem de dizer quais são as regras para resolver aqueles conflitos? Isso é um paradoxo, e o nosso Relator está com toda a razão.

Por último, também acho que, como questão central nossa, deve estar a questão das apostas desportivas. O estudo que vimos fazendo na Fundação Getúlio Vargas para o Ministério da Fazenda e para a Caixa Econômica sobre o mercado de jogos no Brasil aponta que hoje mais de R\$2 bilhões são apostados em jogos do futebol brasileiro, por brasileiros, em mais de 460 sites que oferecem apostas aqui, sendo mais de 10% em português. Jogos da terceira divisão, que não têm transmissão, que não têm atenção e que podem ser vítimas de manipulação de resultado, como foram os jogos do Campeonato Brasileiro de 2005.

Então, fomos vítimas da manipulação de resultados em 2005, não tomamos nenhuma providência para monitorar essas apostas, continuamos à mercê, continuamos vulneráveis à manipulação de resultados, porque não monitoramos e não regulamentamos essas apostas, e estamos perdendo a oportunidade de tributar um volume considerável de recurso, porque, se hoje, não regulamentadas, já movimentam R\$2 bilhões, nós estimamos que, regulamentadas, hoje representariam R\$9 bilhões, não só para tributação do Poder Público, mas também para que os clubes tenham acesso a um pedaço desse movimento. Na Inglaterra, todos sabemos, eles recebem royalties pela utilização das suas partidas pelas casas de aposta. Mas também, na Europa, vários são os times de ponta patrocinados por esses sites de aposta.

Então, nós hoje estamos limitados tanto do ponto de vista de mercado quanto do ponto de vista de políticas públicas, para proteger a integridade do esporte no Brasil e para permitir que haja uma tributação eficiente e efetiva sobre esse movimento, ao mesmo tempo em que o esporte consiga aproveitar esse interesse crescente da sociedade pelas apostas.

Então, essas são, na minha opinião, as questões centrais das quais todas as demais derivam. Não adianta resolver o entorno, o acessório, se não tratarmos do principal.

E, para terminar, Presidente, lembro: diretas já. Diretas já. Todo mundo que participa de competições das entidades de administração esportiva precisa ter direito a voto, e só pode votar quem participa das competições. Diretas já.

É isso.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Muito obrigado pela contribuição.

Dr. Carlos quer fazer alguma consideração antes de encerrarmos?

O SR. CARLOS EUGÊNIO LOPES – É rapidinho, antes de encerrar.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Perfeito.

O SR. CARLOS EUGÊNIO LOPES – Tive uma dúvida – acho que o Prof. Wladimir pode esclarecer – no tocante a esses aspectos tributários e essas modificações que estão sendo cogitadas: se através de lei ordinária, como será a lei do esporte, ou se essas modificações dependem de uma legislação especial, de lei complementar.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Acho que isso dependeria também de um estudo um pouco mais aprofundado.



O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – É, nós até falamos sobre isso no início. O Dr. Carlos está lembrando. A minha dúvida não é nem se seria uma lei ordinária ou uma lei complementar, dado que hoje todas as isenções são previstas em leis ordinárias. O problema é lei especial tributária ou lei geral que trata de matéria tributária.

Os precedentes do próprio Congresso Nacional, obviamente, são no sentido de que, sim, as leis ordinárias em matéria esportiva têm modificado as leis especiais tributárias. Também leis ordinárias. A Lei nº 9.235, que estipula isenções às associações sem fins econômicos, dentre elas essas que trabalham com esporte, que são de natureza jurídica esportiva, todas foram feitas por modificações que eram direcionadas à Lei Pelé. A Lei nº 12.395 e a Lei nº 12.868 modificaram a Lei Pelé e ao mesmo tempo modificaram a legislação tributária nacional, de modo a incluir nela outros dispositivos referentes ao esporte também. Por isso, estamos propondo que sim, que possamos trabalhar com matéria tributária na Lei Geral do Esporte.

Eu já conversei... Está aqui inclusive o Dr. José Carlos, Consultor Legislativo da Casa, e, no início, acabei cometendo uma falha e não cumprimentei as pessoas que nos estão acompanhando: a equipe do Marcelo, a equipe da Consultoria Legislativa e todas as pessoas que nos acompanham aqui também, da imprensa. Tenho conversado com a Consultoria Legislativa do Senado sobre esses nossos limites. É importante que eles nos auxiliem com isso por conta da experiência que têm de acompanhamento de matéria legislativa há mais de um século. Não no caso do Dr. José Carlos, que é um jovem Consultor Legislativo, mas a instituição Consultoria Legislativa do Senado tem mais de um século de trabalho em torno desse tema. Então, há barreiras constitucionais, como, por exemplo, competência legislativa. Não somos legisladores, mas vamos propor ao legislador modificação de legislação, e eles têm problemas relacionados à Constituição Federal em iniciativa legal.

Então, esse tema podemos colocar em estudo. Hoje, sinto-me à vontade para dizer que sim, que poderíamos trabalhar com essa matéria, mas, por prudência, tenho solicitado à Consultoria Legislativa que sempre nos alerte também sobre os limites que teríamos de propor modificação nessa seara.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Bom, vamos encerrar o período de debates da manhã, e continuamos a partir de 14 horas. Pode ser? Teremos um intervalo razoável para o almoço.

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – Quem ficar por aqui pode tentar almoçar aqui no restaurante do Senado mesmo.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Peço desculpas, pois não vou poder acompanhá-los hoje. Cumprimento o Dr. Pedro pela excelente abordagem. Vamos continuar a debater no período vespertino. Muito obrigado.

(Iniciada às 10 horas e 15 minutos, a reunião é suspensa às 12 horas e 19 minutos e reiniciada às 14 horas e 26 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Vamos retomar aqui as nossas atividades do período da tarde, nesta 6ª Reunião da Comissão responsável pela elaboração de anteprojeto de lei da Lei Geral do Desporto.

Como falado na abertura dos trabalhos da manhã, esta reunião é realizada em caráter interativo, com possibilidade de participação popular. As pessoas que tenham interesse em participar com comentários ou perguntas podem fazê-lo por meio do Portal e-Cidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, e do Alô Senado, através do número 0800-612211.

Quero mais uma vez, aqui, agradecer as manifestações do Dr. Pedro Trengrouse, muito bem colocadas e articuladas, como é do seu feitio. Indago ao Dr. Pedro se teria alguma outra abordagem, porque anotei aqui que as manifestações foram mais sobre a questão da composição do colégio eleitoral, federações, na verdade, e da participação do Ministério Público velando sobre o patrimônio das entidades desportivas, sociedade desportiva, mas não sei se há alguma manifestação específica sobre responsabilização de dirigentes.

Tive que interrompê-lo naquele período, e não quero deixar de ter suas manifestações integrais em relação à gestão e à responsabilidade de dirigentes.

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Agradeço a gentileza.

Primeiro, a estrutura de poder. Essa, na minha opinião, é a questão central. Dela derivam todas as outras. Então, a estrutura de poder: que essa legislação nova defina claramente quem vai ter legitimidade para decidir. Esse é o ponto.

Na minha opinião, se a competição é a razão de ser do esporte, a legitimidade para participar, para decidir, para votar no colégio eleitoral e na assembleia geral das entidades que organizam as competições é de quem participa das competições.

Então, esse é o princípio básico, que decorre até do princípio da participação, que pode ser entendido também dessa maneira.

O SR. MARCOS MOTTA – Pedro, você me permite um aparte nesse sentido.



O SR. PEDRO TRENGROUSE – Claro.

O SR. MARCOS MOTTA – Eu concordo, mas eu indago se já não é assim. Dentro da estrutura que temos hoje, quem elege na CBF são as federações. Quem elege as federações são os clubes. Qual seria a proposta de mudança nessa linha?

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Essa é uma ótima questão.

O SR. MARCOS MOTTA – Só para eu entender.

O SR. PEDRO TRENGROUSE – É justamente nesse ponto que eu trago uma contribuição para a nossa reflexão, e o ponto é diretas já. Essa eleição, da maneira como você descreve, é uma eleição indireta; é uma eleição em que as federações assumem a representação de clubes que não representam mais.

A Federação do Rio de Janeiro, para dar um exemplo próximo de casa: a sede da CBF no Rio de Janeiro, os clubes do Rio de Janeiro, na sua grande maioria, não disputam nenhuma competição nacional. O conjunto de clubes da federação, o conjunto de clubes que elege o presidente da Federação de Futebol do Rio de Janeiro não disputa competições nacionais.

Quais são os times do Rio que disputam competições nacionais? Flamengo, Fluminense, Vasco e Botafogo. Até bem pouco tempo, não havia nenhum clube do Rio de Janeiro da segunda divisão, e havia um ou dois na terceira, e um, na quarta. Então, do conjunto de clubes que elege o presidente da Federação de Futebol do Rio de Janeiro, pouquíssimos participam de competições na CBF. Pelo critério atual, esse presidente da Federação de Futebol do Rio de Janeiro está representando na CBF o interesse de todos os clubes do Rio de Janeiro, que não participam das competições na CBF. Isso significa dizer que, se levássemos em consideração o interesse específico dos clubes do Rio de Janeiro que disputam competições na CBF, nós não teríamos o presidente da federação representando-o, a começar com a constatação de que Flamengo e Fluminense não se sentem representados pela Federação de Futebol do Rio de Janeiro.

O SR. MARCOS MOTTA – O debate é aberto, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Aberto. Eu só não quero que se desvie muito o tema da nossa reunião, porque não estamos tratando aqui especificamente de colégio eleitoral.

O SR. MARCOS MOTTA – Perfeito.

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Não, mas o colégio eleitoral, assembleia geral... Não é só para eleição que estamos tratando; estamos falando para tudo.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Perfeito. Eu acho o seguinte: não vamos poder aqui... Não temos quórum para deliberações e não é o momento disso. Escutar a opinião de cada um é sempre interessante, e acho que deve ser mais ou menos um consenso que a estrutura tenha de mudar. Eventualmente, já que estamos tendo a oportunidade, vamos aproveitá-la e enfrentar o tema. Em que medida, em que grau isso vai acontecer, isso é uma outra discussão, que também vai depender muito da deliberação de todos. Temos de conciliar as opiniões de cada um, mas acho que o debate é sempre proveitoso. Só tenho receio de nos desviarmos muito do foco. Aqui, iríamos tratar de responsabilidade e gestão, mas facuto, claro...

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Só um detalhe, Presidente. Vamos lá.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Eu sei que uma coisa está sempre relacionada a outra, mas não é...

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Por que essa é a central? Ainda que não houvesse nenhuma legislação responsabilizando o dirigente por coisa alguma, a assembleia geral, como órgão soberano daquela entidade, é o primeiro fórum de cobrança da responsabilidade daquele dirigente. Então, essa estrutura de poder é o primeiro mecanismo de controle, é o primeiro mecanismo de cobrança da responsabilidade, e, quando esse mecanismo é deturpado, como é hoje, quem realmente poderia e deveria cobrar responsabilidades não tem condições de fazê-lo, porque os presidentes de federação hoje, na sua grande maioria, recebem uma mesada da CBF: R\$20 mil por mês. Acabou de aumentar. Eram R\$15 mil, e agora são R\$20 mil, fora os R\$50 mil que recebem para manter suas federações. Dos 27 Estados do Brasil, mais da metade têm como receita única e exclusiva a mesada da CBF.

Então, há uma situação em que são subjugados à CBF e teriam de controlar, cobrar responsabilidade. Assim, não adianta simplesmente imaginar na legislação uma série de responsabilidades se o primeiro elemento que deveria ser o controle social daquela entidade não funciona, e não funciona por quê? Porque aqueles que dão razão de ser, aqueles que participam das competições que aquela entidade organiza não participam diretamente, nem sequer são adequadamente representados naqueles fóruns decisórios.

Alguma dúvida quanto a isso?

O SR. MARCOS MOTTA – Não, só que, assim, o que você está propondo é quase uma elitização do voto.

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Não!



O SR. MARCOS MOTTA – Você está dizendo que vale Fluminense, Flamengo, Botafogo e Vasco, São Paulo, Corinthians, enfim... Futebol não é feito só desses grandes clubes... Futebol é...

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Não. Vamos lá. Olha aqui.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Nem nossa lei é feita só de futebol. É uma lei para todas as modalidades.

O SR. MARCOS MOTTA – Até nas federações, claro!

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – A gente tem que ter sempre esse cuidado de não pensar numa lei voltada só para o futebol.

O SR. MARCOS MOTTA – É verdade.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Todos os exemplos utilizam o futebol, porque a vivência de cada um normalmente é ligada ao futebol.

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Eu acho importante esse questionamento, porque existe uma armadilha muito grande de defesa, ainda que inconsciente, desse sistema anacrônico, ditatorial, obsoleto e que acaba defendendo a autonomia para roubar, porque essa gente que está lá hoje, na sua grande maioria, tem problemas sérios a responder sobre a gestão daquele patrimônio.

O SR. MARCOS MOTTA – Pedro, não estou fazendo juízo de valor de presidente. Não estou fazendo juízo de valor, mas discutindo estruturas.

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Então, discutindo a estrutura, o conceito é claro: as entidades de administração do desporto existem para organizar competições. Essa é a razão de ser das entidades de administração do desporto. Concordamos com isso? (Pausa.)

Se concordamos com isso, aqueles que participam das competições diretamente, aqueles que participam das competições são os que deveriam ter direito de decisão nessas entidades. Então, os direitos de decisão nessas entidades devem pertencer àqueles que dão razão de ser à entidade. É natural.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Perfeito. Eu acho que a posição do Dr. Pedro ficou muito clara, já na exposição da manhã. Pergunto se havia mais alguma...

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Não, sobre a responsabilidade de dirigente...

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Isso, relacionado. Eu sei que...

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Eu voltei nesse ponto, porque o primeiro grau de responsabilidade é da assembleia geral.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Não, tudo bem.

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Agora, quando ela não tem independência, quando ela é dependente dessa estrutura, ela, por si só, não tem condições de fazer valer esse controle. Por isso, digo que essa questão é decisiva.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Está muito claro.

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Passando adiante, a legislação que temos hoje tem um grave problema, porque cria uma série de responsabilidades, mas não dá legitimidade ativa para que se possa realmente cobrar desses dirigentes a responsabilidade.

A gestão temerária definida em lei hoje só pode ser cobrada do dirigente por ele mesmo. É como se ele tivesse de processar a si mesmo por gestão temerária, porque a lei submete ao próprio clube, à própria entidade, o direito, a legitimidade ativa de uma ação em relação a isso.

Por isso, trago a ideia do Ministério Público mais presente. E, neste ponto, trago também a possibilidade de qualquer sócio do clube, qualquer sócio torcedor, qualquer pessoa que tenha vínculo com o clube levantar essas questões. Se o juiz entender que há gestão temerária, ótimo, que se responsabilize. Se o juiz não entender, muito bem, que não se responsabilize. Agora, não se facultar sequer ao juiz apreciar essa possibilidade de gestão temerária é um contrassenso, e a lei hoje então trata dessa forma a gestão temerária. Ela define a gestão temerária, trata muito bem do assunto, mas, no último artigo do capítulo que trata disso, dá legitimidade ativa somente ao próprio clube. Entendo, o responsável eventual pela gestão temerária teria de processar a si mesmo. Isso realmente vai ser de difícil cumprimento.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Dr. Marcos quer fazer alguma consideração?

O SR. MARCOS MOTTA – Não. Era só para não fugir. Está tudo bem.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Dr. Wladimir.

O SR. WLADIMYR VINCIUS DE MORAES CAMARGOS (Fora do microfone.) – ...fazer mais uma rodada?

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Não, a palavra está facultada, está aberta.

Dr. Roberto?

O SR. WLADIMYR VINCIUS DE MORAES CAMARGOS – Eu faria só uma provocação: são três temas e falei tudo de uma vez.



O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Nós temos de responder às perguntas dos internautas.

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – Pronto, vou fazer isso, mas não quero cortar o que eu dizia antes. Já partirei imediatamente para responder às perguntas que vieram pela internet.

Foram três temas de que eu, imprudentemente, ainda que tivéssemos naquele momento uma chamada do Presidente para dividirmos, falei. Falei sobre três temas gerais de forma bem resumida.

O primeiro tema é essa inclusão do tema esportivo num debate mais amplo sobre a ordem econômica. Como corolário, portanto, da ordem econômica, poder-se-ia discutir tanto matéria tributária – quando se fala de benefícios, está-se discutindo a inserção do esporte na ordem econômica – como também os problemas de gestão. Não que os problemas de gestão no esporte só se refiram aos problemas de ordem econômica, mas visualizo como forma de o Estado tutelar questões importantes na área do esporte simplesmente ou tão somente os problemas de ordem econômica.

Então, a gestão que atente contra a ordem econômica esportiva é motivo de tutela estatal. Por quê? Porque interessa ao Estado. Sei que já repeti essa palavra várias vezes, mas vou tomar o cuidado de repeti-la mais uma vez: interessa ao Estado e interessa à sociedade a higidez do sistema econômico esportivo, a saúde financeira, econômica e organizativa do sistema esportivo.

Então, são essas as provocações, para recapitular.

Daí eu chegar à conclusão mais grave de que, até mesmo... No Estatuto do Torcedor, na reforma ali empreendida em 2012, fruto de uma comissão em que existiam membros do Ministério do Esporte, do Ministério da Justiça e da sociedade civil, debateu-se um anteprojeto de uma forma muito parecida com o que estamos fazendo agora, no Ministério da Justiça. Sugerí ali propostas de criminalização que efetivamente o Congresso Nacional transformou em lei. E há tipos penais ali voltados à administração do esporte também. Hoje, temos algumas tipificações penais no Estatuto do Torcedor voltadas para a má gestão, voltadas para a fraude na gestão esportiva, ainda que bem especificamente naquilo que tenha contato com a continuidade e lisura nas competições. Está muito vinculado às competições, mas não vejo nenhum problema. Esse é um antecedente, portanto, que eu já traria para vocês.

A proposta que a relatoria trouxe para os senhores hoje, portanto, é ser o mais grave possível na tipificação da má conduta. Ser o mais grave possível significa trazer, repito, o mesmo termo que usei pela manhã: trazer o braço armado do Estado brasileiro, chamado Direito Penal, para intervir naquelas situações mais graves, mais danosas à sociedade, como tutela da higidez do sistema econômico esportivo. Isso, sem prejuízo de discutirmos também – o Dr. Pedro Trengrouse bem lembrou isso agora – a efetividade das punições em matéria cível. O que eu chamo de improbidade na gestão esportiva, segundo meu entendimento, não pode ficar simplesmente regulado no nível das assembleias, das entidades.

Hoje, já há suporte para atuação do Ministério Público? Sim, há. Eu disse que a própria Lei Pelé, no meu entendimento, depois da lei da moralização do esporte, quando fala de gestão temerária... Eu já vi exemplos e já atuei inclusive em casos, e imagino que quem aqui trabalhe na advocacia da área já deva ter vislumbrado isso também. Há provação do Ministério Público ao Judiciário com relação à gestão temerária em entidades desportivas. Eu já presenciei, inclusive recentemente, um caso como esse no Estado do Paraná.

Seriam, pela Lei Pelé, legitimados tanto o Ministério Público como qualquer do povo, ou qualquer associado pelo menos, que tivesse interesse de agir nesse caso para propor uma ação judicial referente a afastamento de dirigente por gestão temerária. Mas aqui nós temos dois opostos: a Lei do Profut fala “apenas em assembleia”, seria uma medida interna, e a punição, sempre interna – convenhamos que isso é matéria *interna corporis*, não precisava estar regulada em lei – e a Lei Pelé, mais antigamente, há coisa de 10 anos, já dá esse poder ao Estado judiciário de afastar o gestor por má condução.

E vou colocar uma pimenta no debate: e o papel da Justiça desportiva nessa seara? Sei que a Justiça desportiva tem debatido esse tema também. Esse assunto do Paraná foi parar no STJD. Não estou querendo personalizar, é um caso público, acho que não há problema, está aqui o presidente do STJD – ou outro membro do STJD – que não me deixaria fugir do caminho, de uma narrativa correta sobre o caso. Mas o caso do Paraná foi parar tanto no Judiciário paranaense como no Superior Tribunal de Justiça Desportiva – problema de gestão temerária, problema de mandato, problema *interna corporis* de uma entidade.

Nós trataríamos, numa legislação como essa, numa proposta legislativa como essa, de empoderar a Justiça desportiva em relação a casos referentes a gestão temerária ou gestão fraudulenta? Ou isso continuaria, como hoje, com uma regulação mais geral? Estão vendo onde chega o problema? Estou apresentado para vocês problemas para que possam, inclusive, pensar comigo, esse é o nosso papel conjunto...

(Interrupção do som.)



Eu me sinto muito mais... Ainda que seja tão grave a situação de uma tipificação penal, do ponto de vista jurídico, eu me sinto muito mais à vontade para falar sobre esse tema, porque você já tem todo um procedimento pré-construído a respeito da persecução penal. Você vai ter que resolver se é crime de menor ou maior potencial ofensivo, você vai ter que discutir se é crime próprio, se a ação penal é condicionada à representação ou se ela é incondicionada. O papel do Ministério Público, portanto, fica claro, o papel do legitimado fica claro nesse sentido – lá em matéria criminal. Em matéria civil é muito mais complexo, por incrível que pareça. Ainda que a matéria penal traga mais problemas à sociedade, porque na esfera criminal a situação nunca é fácil, do ponto de vista procedural é mais seguro, porque já há toda uma regulamentação sobre o caso.

Em matéria de improbidade, eu só conheço regulamentação em matéria de Direito Administrativo. É um bom exemplo? Eu disse de manhã que sim, mas nós não podemos fazer uma transposição simplesmente. Lá nós estamos tratando de matéria de ordem pública, execução de recursos públicos, do funcionário público ou de quem a ele se assemelhe quando estiver executando recursos públicos. Hoje um gestor público pode ser incursão na Lei de Improbidade Administrativa? Pode, desde que esteja malversando recursos públicos, que ele não seja probo, portanto que esteja agindo com improbidade na gestão de recursos públicos. Sabemos nós que a ampla maioria das entidades desportivas nacionais hoje executa recursos públicos, seja através da Lei Agnelo/Piva, seja através da Lei de Incentivo ao Esporte. E poderia aqui continuar falando dos clubes: convênios com os clubes, o que também não deixa de acontecer com as entidades de administração, sejam nacionais ou regionais...

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Pegando a deixa, já quer responder a pergunta?

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – Já vamos responder isso, não é? O Presidente está preocupado, com razão, com a nossa cidadã Anna Flavia Schmitt Wyse Baranski. Ela remeteu ao Senado Federal, através dos canais de interatividade, duas perguntas. Eu queria, portanto, lê-las e, com a licença do Presidente, dizer que qualquer um dos colegas poderia complementar a resposta que vou tentar dar à Srª Anna Flavia, que deve estar nos assistindo através da TV Senado ou através da internet.

“Por qual razão os clubes recebem dinheiro público?” – por isso o Presidente me propôs já falar sobre isso.

Não há hoje mais a chamada subvenção. Isso que existiu até os anos 60 ou 70 – era como se fosse um auxílio para a administração de entidades, dentre elas, as entidades esportivas – já não existe mais. O que existe hoje são parcerias reguladas por lei entre o Estado e o setor privado – nesse caso, sempre associações sem fins lucrativos, sejam clubes, federações ou confederações – para que, em nome do Estado, o setor privado possa agir na execução de algum objeto, na execução de alguma tarefa, na execução de alguma atividade que poderia ter sido executada pelo Estado, mas que o Estado – poderia aqui estar falando do Governo Federal, do Ministério dos Esportes, de uma secretaria estadual de esportes e lazer ou de uma secretaria municipal – repassa para o clube ou para a federação ou confederação essa tarefa porque imagina que, ali, a execução possa ser melhor, seja por conta da capilaridade dessas entidades privadas, como os clubes têm, seja por conta do acesso que já existe, das instalações físicas que o próprio Estado às vezes não tem – o clube já tem toda uma instalação física pronta.

Eu daria como exemplo a formação de atletas. Quais seriam as formas de repasse de recursos para uma entidade como essa? O convênio, a Lei de Incentivo ao Esporte – e isso vale tanto na esfera federal como dos demais entes federados – ou poderia ser também através de mecanismo de repasse de recursos oriundos das loterias, que nós chamamos no âmbito federal de Lei Agnelo/Piva. Então, eles recebem recursos públicos não por um direito adquirido, mas por conta dessas parcerias que são estabelecidas em lei e, a partir desse momento – aí já posso partir para a segunda pergunta – o gestor do clube, o gestor da federação ou confederação ou de qualquer outra entidade, no manuseio dos recursos públicos, responde como se fosse um funcionário público, não no sentido de se ater somente à legislação federal que regula a matéria.

Dou um exemplo: uma entidade não precisa utilizar a Lei de Licitações Federal, a Lei 8.666, para a execução de recursos públicos. Porém, ela deve sempre agir de acordo com os princípios gerais da Administração Pública. Se ela não dá publicidade à forma como executou esses recursos, se ela age sem transparência, portanto, se ela age de modo a privilegiar algum tipo de familiar, isso é passível de fiscalização...

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – A Lei de Responsabilidade Fiscal...

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – Não vejo a aplicação da Lei de Responsabilidade Fiscal, mas vejo, por exemplo, a possibilidade de a Lei de Improbidade ser aplicada nesses casos.

Então, seria essa a contribuição que eu daria para responder à Anna Flavia.

Voltando ao nosso assunto anterior, Presidente, eu diria para vocês que já há hoje toda uma forma de regulação das entidades esportivas que utilizam recursos públicos ou que são beneficiárias de isenções tributárias. Elas respondem tanto por questões de gestão própria – esses princípios todos são estabelecidos para elas, basta olhar o art. 18-A da atual Lei Geral dos Esportes, da Lei Pelé – como também a elas são impostas



essas condicionantes relativas ao servidor público, inclusive os chamados crimes próprios do servidor público. Então, já é uma área regulada, nós não estamos inventando a roda.

Qual é a nossa situação agora? E aqueles que não são aquelas entidades que constam desse rol já existente hoje, aquelas que recebem recursos públicos ou aquelas que são beneficiárias de isenções tributárias? Eu repito: a forma como o Estado pode tutelar a higidez do sistema nesse sentido é através da ordem econômica. Esse seria o nosso corolário.

Essas seriam as provocações que eu traria para os senhores.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Alguém quer contribuir de alguma forma com as perguntas? (*Pausa.*)

Não.

Nós temos aqui questões de ordem prática para deliberarmos.

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – Você prefere que eu já faça considerações sobre a matéria agora ou prefere deliberar e voltar?

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Talvez encerrar a discussão sobre os temas e, aí, tratamos das questões de marcação de audiência...

O SR. MARCOS MOTTA – Sr. Presidente, o senhor me permite?

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Claro.

O SR. MARCOS MOTTA – Até dentro dessa questão econômica e tributária: há interesse em se trazer à discussão, ao contrário do que fez a FIFA, a regularização dos direitos econômicos e a tributação dessas receitas oriundas para dentro de uma legislação federal?

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Direitos econômicos...

O SR. MARCOS MOTTA – De compra de jogadores, direitos de jogadores, uma devida tributação dessa receita, enfim, uma regulamentação dessa matéria.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Isso pode até ser regulamentado, porém, a meu ver, no que diz respeito ao futebol, se a FIFA proíbe fica complicado...

O SR. MARCOS MOTTA – É, a FIFA proíbe... Se há uma lei federal... Um exemplo prático: há o entendimento da FIFA de que jogador não pode ter direito econômico, o jogador seria um terceiro, vamos dizer assim. Em alguns países da América do Sul, como Argentina e Uruguai, o jogador tem direito, por lei federal, a algo entre 10% e 15% de sua venda futura. A FIFA respeita isso porque é uma lei federal, ela não pode ir contra uma legislação pátria dentro de operações feitas em determinado território. Eu não estou dizendo que isso ocorria no mercado internacional, mas no mercado interno. Querendo ou não, isso é uma fonte de financiamento dos clubes.

O que falta é essa fonte ser bem regulada, como eu falei no início. Daí, uma proibição como a FIFA vem... Ela jogou ali para uma pressão... E repito, por ter participado das comissões da FIFA: não foi uma decisão técnica. Falo isso sem medo de errar. A proposta de regulamentação apresentada era bem plausível, só que fomos – nós, América do Sul – atropelados pela Europa. Isso é um fato.

Então, se houver interesse, eu poderia trazer uma proposta de regulamentação, inclusive de tributação dessas receitas dos clubes, o que acho que seria bom para meios de financiamento e refinanciamento das entidades de prática desportiva, especificamente com relação ao futebol, mas poderiam existir modelos de negócios replicados em outros esportes – nos Estados Unidos há o basquete, por exemplo. Seria uma proposta de regulamentação e de tributação para operações que ocorram dentro do Território nacional, sem que sejam feridos regulamentos da FIFA.

O SR. ROBERTO DE ACIOLI ROMA – Pela ordem, Presidente.

Só um adendo a isso...

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – Antes de o senhor começar, gostaria de propor também...

Desculpe, Presidente, mas quando eu estava falando mencionei – não é sobre o assunto, Marcos, já comento o que você mencionou – a possível legitimação da Justiça Desportiva para tratar de assuntos relativos à improbidade também. Percebi que gerou certa reação enquanto eu falava, mas depois ninguém se pronunciou sobre o assunto. Seria importante... Propus que fizéssemos uma reflexão sobre a possibilidade de a Justiça Desportiva ser legitimada para assuntos relacionados a desvios na gestão, na gestão das entidades desportivas.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Eu entendo que hoje isso não é possível. A competência da Justiça Desportiva é fixada na interpretação de regulamentos e aspectos disciplinares decorrentes de competição.

(*Intervenção fora do microfone.*)



O SR. PEDRO TRENGROUSE – Na minha opinião, a Justiça Desportiva, como é hoje, não deve mais existir. Então, se ela não deve mais existir, ela não deve ser legitimada para coisa nenhuma.

Nesse ponto aí, quando transformamos a Justiça Desportiva em arbitragem, ela passa a ter outro funcionamento. Não há mais um procurador ativo para fazer e acontecer, como observamos hoje. Então, talvez, não haja espaço para isso. Quem tem que ser o primeiro fórum são as assembleias gerais, só que, para isso, elas têm que ser independentes, e é por isso que volto ao primeiro assunto: a legitimidade de quem está decidindo as questões do esporte como um todo.

O SR. ROBERTO DE ACIOLI ROMA – E com relação à tributação, inclusive, me ocorre o pensamento de que já houve um empresário pernambucano, que inclusive foi presidente de um clube, que defendia uma tributação única, uma taxa única sobre a receita do clube, porque os clubes perderam muito com relação, inclusive, a jogadores que eles mesmos preparavam nos seus clubes. Ele defendia, e até hoje defende isso, essa tributação. Ele fala até em percentual: uma tributação de 5% sobre todas as transações de jogadores que nasceram dentro daquele clube, sejam eles de futebol, de basquete, de vôlei, de tênis, de futsal ou de qualquer modalidade.

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – Posso falar?

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Sim.

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – Eu vou fazer, então, algumas considerações gerais sobre o que discutimos hoje.

Começo pelo que veio de contribuição do nosso colega Marcos Motta.

Primeiro quero ressaltar, Dr. Marcos, que o senhor deve ficar sempre à vontade, assim como todos nós, membros da Comissão, sempre estivemos, para trazer propostas para a Comissão. O nosso calendário estabelece que eu, como Relator, faça a leitura da minha proposta no mês de maio. Então, nós teremos todo esse prazo ainda para ouvir as entidades, as personalidades convidadas e, obviamente, para receber sugestões de qualquer membro da Comissão. Além disso, depois da leitura do meu relatório, voltamos aos debates internos. Essa foi a nossa combinação.

Bem, eu vou pegar esse problema dos direitos econômicos para fazer alguns comentários sobre o problema da gestão. Eu já recapitulei o que havia falado pela manhã na minha fala anterior a esta, alguns minutos atrás, não vou repetir isso. Então, parto agora para alguns comentários sobre gestão esportiva e regulação estatal.

Se vocês me permitem, para que todos entendam, eu vou designar o que nós temos convencionado entender como sistema autônomo do esporte, transnacional, por *lex sportiva*. Em vez de usar esse nome mais geral, quando eu estiver falando da organização autônoma do esporte em âmbito transnacional, usarei o termo *lex sportiva*.

Esse problema que o Dr. Marcos Motta nos traz é justamente o problema de contato entre a legislação nacional, a legislação interna, estatal, de um país, e a *lex sportiva*. Nós temos duas dimensões nesse contato. Há aquela dimensão em que você tem mera interação, lembrando que a *lex sportiva* não depende do Estado para a sua existência... Eu não estou falando que a *lex sportiva* tem autonomia para tratar de assuntos que são regulados apenas pelo Estado, aquilo que chamamos de questão de ordem pública, como, por exemplo, Direito Trabalhista, Direito Penal. Isso a *lex sportiva* aceita bem, assim como a legislação eleitoral, de responsabilização criminal. Enfim, entende que esses são assuntos estatais. Mas ela sempre tem pontos de contato com o direito estatal, de modo a interagir.

Existem choques também. O Prof. Marcelo Neves, da UnB, quando fala sobre os sistemas transnacionais – ele foi ao nosso congresso falar sobre isso – faz menção a esses choques e diz que os choques que possam vir a existir entre o sistema transnacional, *lex sportiva*, e o sistema estatal não são sempre resolvidos através do conflito por si só. O conflito precisa ter uma dimensão de resolução também.

Então, o conflito aparente, que nos traz o Dr. Marcos Motta, é o seguinte: a *lex sportiva/futebol* tomou resoluções que servem para todo o sistema que envolve entidades nacionais que a ele são filiadas e subordinadas por conta do *Ein-Platz-Prinzip*, elas são todas reguladas por essa dimensão da proibição de participação de terceiros em exploração de direitos econômicos advindos de atletas. Uma entidade, seja no Brasil, na Bolívia ou em Angola, que participe do sistema FIFA, participe do sistema *lex sportiva/FIFA* precisa estar atenta a essa vedação, porque ela pode ser punida do ponto de vista das sanções que são próprias daquele sistema, não são sanções estatais.

O Brasil, assim como a Argentina e o Uruguai, tem regulação própria sobre os direitos econômicos, assim como outros países – estou trazendo os mesmos exemplos que o Dr. Marcos Motta nos trouxe. O Brasil, na Lei Pelé, diz das vedações sobre exploração de direitos econômicos de tal modo, problemas de agenciamento de atletas, a exclusividade do clube sobre os direitos econômicos. Isso não quer dizer que haja uma vedação para o clube dispor, em matéria financeira, matéria comercial, desse direito aleatório, desses contratos aleatórios de alto risco, que envolvem a participação em direitos advindos da ruptura antecipada de contrato de trabalho



de atletas. Isso tudo está previsto na própria Lei Pelé. E a Lei Pelé não foi modificada, porque a FIFA não tem nenhuma ingerência em assuntos cuja ação seja prerrogativa do Poder Legislativo brasileiro – não é porque houve uma decisão da FIFA que a Lei Pelé aqui tenha sido modificada – muito menos a Lei Pelé proíbe a FIFA de tomar suas decisões. Estão vendo como o conflito, neste caso, é muito aparente?

Há algum problema aqui de autonomia? A Lei Pelé fere a autonomia da FIFA ou vice-versa? A FIFA, ao proibir transações com os direitos econômicos de atletas por terceiros está ferindo a autonomia ou a soberania nacional brasileira? Não vejo nenhum problema de a FIFA regular a matéria e o Brasil continuar regulando a matéria.

O problema que vai surgir é o mesmo que eu sempre dei como exemplo, daquela juíza do trabalho ou juiz do trabalho que deu mando de campo para um atleta que foi integrado a um clube fora da janela de transferências. Vocês sabem desse exemplo, sempre falamos sobre ele. Há uma decisão do Estado-juiz dizendo que o atleta fulano de tal, que não estava ainda no boletim interno de divulgação de transferência de atletas de sua respectiva entidade por conta da vedação que é da *lex sportiva*... Ele foi transferido num período em que não era permitido, ele teria que esperar, portanto, a próxima janela de transferência, mas o Estado-juiz diz que sim, que ele deveria, sob pena de multa inclusive para seu clube empregador, entrar em campo. Aí vem o juízo do próprio administrador do clube, da pessoa que está gerindo o clube: respeito a decisão judicial colocando aquele atleta em campo e respondo perante a organização autônoma do esporte, que eu denomino *lex sportiva*, através de suas regras próprias? Ou acabo descumprindo uma determinação estatal fixada por um juiz para ficar tão somente adstrito ao problema da *lex sportiva*? Estão vendo os dilemas que acontecem? Não é o mesmo dilema sobre os direitos econômicos? Vai ser uma escolha do dirigente, do gestor. E é preciso buscar a melhor forma para resolver.

O CAS enfrenta esses problemas diariamente. O caso da União Ciclística Internacional e de um atleta que foi punido de acordo com a lei penal da Espanha, um ciclista que foi penalizado de acordo com a lei penal da Espanha por *dopping*, chegou à Corte, e a Corte disse o seguinte: o que decidiu uma Corte criminal da Espanha não tem interferência no julgado da Corte Arbitral do Esporte.

A Corte Arbitral do Esporte vai decidir de acordo com as regras do nosso sistema, não é de acordo com o direito penal espanhol. É claro que, na arbitragem, você pode eleger normas, mas não era o caso naquela situação.

Pois não, Dr. Carlos.

O SR. CARLOS EUGÊNIO LOPES – Há um problema semelhante no caso da duração do primeiro contrato de trabalho: a Lei Pelé, a lei brasileira, admite 5 anos, enquanto a FIFA estabelece o limite máximo de 3 anos.

O SR. WLADIMYR VINCIUS DE MORAES CAMARGOS – Menoridade...

O SR. CARLOS EUGÊNIO LOPES – No Brasil se respeitam os 5 anos, mas, se a questão for levada à FIFA e ao CAS, vai prevalecer o limite estabelecido pela FIFA.

O SR. WLADIMYR VINCIUS DE MORAES CAMARGOS – Agora a pergunta que eu faço para o senhor como gestor esportivo: isso faz ruir o sistema esportivo nacional ou diz que o sistema esportivo nacional ou transnacional é inimigo do Estado? Não, é algo da convivência, são problemas que são gerados e que vão ser resolvidos através de instâncias dialógicas e não instâncias de conflito armado.

O SR. MARCOS MOTTA – Permite-me, Sr. Relator? Mesmo porque esses mesmos regulamentos da FIFA que estabelecem essas regras, tanto essa questão do prazo de contrato de trabalho do menor ou da questão de direitos econômicos... Se pararmos para analisar o preâmbulo desse regulamento, veremos que ele é claro. Ele diz que esse regulamento se aplica quando houver a transferência de um atleta ou envolver qualquer transação entre associações nacionais diversas. Então, foi o que o Dr. Carlos falou. O contrato é válido no Brasil por 5 anos, mas, caso haja uma transferência entre associações nacionais distintas, aplicar-se-á o regulamento internacional sobre a matéria – a FIFA considera os 3 primeiros anos e anula os 2 subsequentes.

O SR. WLADIMYR VINCIUS DE MORAES CAMARGOS – Vocês imaginam que um direito que é tutelado constitucionalmente, que é a proteção ao menor, seria motivo de uma ruptura entre Brasil e FIFA, entre Brasil e Comitê Olímpico Internacional? Refiro-me aos 12 anos para a profissionalização de uma pessoa na legislação da FIFA ou da Federação Internacional de Ginástica – parece-me que isso é tranquilo entre eles. No Brasil não é. Você só pode ter menor aprendiz, em qualquer instância de trabalho – isso já é considerado trabalho, ainda que na fase de aprendizagem – a partir de 14 anos, e contrato de trabalho, somente a partir de 16 anos. Então, vejo que há muita infelicidade quando um pai, ou um curador, busca a guarda da FIFA ou do Comitê Olímpico Internacional ou da Corte Arbitral do Esporte para que seu filho firme um contrato de aprendizagem a partir de 12 anos, sendo ele menor de 14 anos. Ele não vai ter muito sucesso nessa questão.

Outra matéria que eu queria trazer para os senhores é esse problema da interação entre os dois sistemas e aquilo que é próprio da autonomia organizativa das entidades. Assim como eu disse que o legislador



não propôs anular a decisão da FIFA que baniu os terceiros na exploração de direitos econômicos de atletas, também não me parece que seja observado como em consonância com o princípio da autonomia desportiva regular matérias que são estritamente internas, das entidades. Lembrando que, na minha concepção, a Constituição Federal – me parece que isso já é bastante comum entre constitucionalistas – não diz que a liberdade de imprensa, enquanto princípio previsto em seu art. 5º, seja uma concessão do Estado brasileiro. Não, aquilo é uma limitação à atuação do Estado brasileiro. O direito de reunião não é uma concessão do Estado brasileiro. O direito a se reunir para fins pacíficos é um limite à atuação do Estado brasileiro.

A autonomia esportiva, portanto, que já existiria independentemente de sua previsão na Constituição Federal – ainda que se retirasse o art. 217, a autonomia continuaria a existir – não é uma concessão do Estado brasileiro, ela é uma limitação da tutela brasileira sobre certos setores. Essa é a leitura constitucionalizada, de acordo com a Constituição Federal.

Então, a sociedade brasileira, através do Constituinte, escolheu como um de seus próprios limites de atuação o respeito à autonomia das entidades esportivas. Esse é o princípio mais caro da organização esportiva, ao ponto de a própria Assembleia Geral das Nações Unidas, menos de dois anos atrás, ter acolhido isso e disseminado entre os Estados membros como algo que devia ser observado, isto é, o respeito à autonomia. Os órgãos da União Europeia, idem: o Conselho de Ministros de Esportes da União Europeia tem uma resolução sobre isso também, sobre os limites da atuação do Estado no que concerne à autonomia.

Então, vejam bem, tudo o que nós propusemos regular, o que for proposta nossa regular através de uma lei de esporte, primeiro, vai esbarrar naquele nosso limite, que é a constitucionalização, até onde nós podemos ir.

Lembramos que o direito à associação também é algo a ser observado por nós. Aquilo que o Código Civil traz sobre organização de entidades esportivas é o mínimo. Diz que deve existir uma assembleia geral, qualquer entidade sem fins lucrativos no Brasil, seja esportiva, seja cultural, seja assistencial, que precisa ter uma assembleia geral, não é isso? Mas ele não diz, por exemplo, como devem ser os componentes dessa assembleia geral.

Se o Dr. Caio Rocha me chama junto com o Dr. Carlos Eugênio Lopes para instituir uma entidade de caridade na forma de assistência, de associação sem fins lucrativos, nós vamos ter que adaptar às regras mínimas do Código Civil, mas não vamos ter de nos preocupar em escolher personalidade A ou personalidade B, tipo C ou tipo D de pessoas físicas ou jurídicas que componham a assembleia. Essa intervenção é indevida justamente por esse limite imposto pela Constituição brasileira ao direito de se organizar. E no nosso caso, esportivo, ainda é regulado pelo art. 217 no que concerne à autonomia.

Então, em tudo aquilo que nós colocarmos nós vamos ter o limite da Constituição. E eu prefiro não arriscar pela inconstitucionalidade. Prefiro não arriscar e transmito isso para vocês. Acho que seria indevido, tanto do ponto de vista jurídico quanto do ponto de vista organizativo mesmo.

E mais do que isso: aqui o conflito deixaria de ser aparente. O conflito aqui seria de ingerência indevida na autonomia das próprias entidades. Não é algo que se resolve simplesmente através de interação entre os sistemas. É algo que pode realmente trazer choques frontais entre dois sistemas.

Vou dar dois exemplos para vocês. Vou pedir licença rapidinho para projetar dois exemplos. O do COI primeiro, por favor.

Em 2011, essa é uma comunicação – você pode colocá-la em cima, no cabeçalho, por favor? –, vocês estão vendo, é uma comunicação oficial do Comitê Olímpico Internacional, de 2013, reportando à solução de um conflito que houve com o Comitê Olímpico Nacional da Índia. Eles estão dizendo ali que se resolveu, mas eu peço atenção ao segundo parágrafo. O Comitê Executivo do Comitê Olímpico Internacional suspendeu o Comitê Olímpico indiano, em 4 de setembro de 2012, devido ao não cumprimento de determinações da Carta Olímpica contra medidas que foram tomadas pelo governo federal que interferiam no próprio processo eleitoral dessa entidade. Então, a notícia mais importante aqui nesse momento era: resolveu-se esse problema. Mas resolveu-se que problema? O Comitê Olímpico indiano ficou tolhido de participar de qualquer atividade internacional no âmbito do Comitê Olímpico Internacional por conta de interferência indevida do Parlamento indiano na sua própria gestão, na sua própria administração.

Sabem o que houve? Passou-se uma lei nacional indiana dizendo quem era elegível para entidades esportivas na Índia, inclusive impondo limites de idade, dizendo que pessoas com tal idade não poderiam ser eleitas, a forma da eleição. O Comitê Executivo do COI suspendeu o Comitê. É algo que é muito grave. A entidade mais importante do esporte indiano foi suspensa de qualquer atividade.

Não sei se vocês lembram que a Índia, durante muito tempo, mandava atletas para competições internacionais sem a sua bandeira. Os atletas não podiam arvorar a bandeira indiana. Eles iam com a bandeira neutra, que era a bandeira olímpica. Eles arvoravam a bandeira olímpica.

Isso é grave, muito grave no ambiente esportivo, por quê? O Comitê Olímpico Internacional achou indevida a interferência do Estado nacional indiano na gestão interna das entidades desportivas. E como o Comitê



Olímpico indiano não conseguia se livrar daquele problema, ele simplesmente foi retirado da organização esportiva internacional. Isso é muito grave. Foi a medida mais grave que eu já vi tomada no âmbito desportivo internacional.

Vamos colocar o da FIFA agora, por favor. Essa aí é uma comunicação oficial da FIFA. Vocês estão vendo que o Comitê de Emergência da FIFA chegou, em 2014, a suspender a Federação de Futebol da Nigéria. Nesse caso aqui, foi uma decisão – pode baixar, por favor –, como vocês veem no primeiro parágrafo, uma decisão da Suprema Corte nigeriana referente a mandatos, à questão de gestão interna da própria federação.

O SR. MARCOS MOTTA – Ferindo a autonomia das entidades.

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – A autonomia. Então, são dois casos claros – obrigado pela ajuda, Marcos – em que a autonomia das entidades foi ferida. Aqui você tem, portanto, a suspensão da Federação de Futebol da Nigéria e, no outro caso, do Comitê Olímpico Nacional da Índia pelas instâncias que são competentes.

Como se resolverem esses dois problemas? É claro que com muito diálogo e recuos que foram promovidos nos Estados. Tanto o Estado indiano como o Estado nigeriano recuaram das suas decisões e tiveram sucesso em devolver a sua organização esportiva para o âmbito internacional.

Esse é o limite, no meu entendimento, de interação entre os dois sistemas. Pensem bem, não é que o Comitê Olímpico Internacional, que a Federação Internacional de Futebol, de Voleibol, de Natação, de Badminton venham para o Parlamento brasileiro, para esta Comissão de Juristas, e digam: "Vocês não podem regular isso, vocês não devem...". Não, não. Aqui há uma soberania, mas há consequências, primeiro, do limite constitucional.

Convenhamos, nós não podemos... Acho que este Senado Federal que nos deu essa nobre missão não nos quer atentando contra o que é mais importante para este Parlamento, que é zelar pela Constituição Federal, e muito menos a sociedade brasileira – imagino – quer se ver envolvida com esse tipo de conflito entre os dois sistemas, que são interativos, mas podem chegar a esses choques frontais.

Então, somente essa atenção em torno da matéria é o que peço aos senhores

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Antes de passar a palavra para o Pedro, a gente tem que observar que no caso se tratou de decisão judicial de uma alta Corte. Não sei se seria a Corte...

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – Seria manifesto por uma Corte.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – *High Court of the Federal...*

Bom, se baixar um pouco para o outro parágrafo, vejam que a Corte, o Tribunal determinou que o Ministério dos Esportes da Nigéria apontasse alguém para dirigir a entidade.

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – Um presidente interino, não é?

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – É diferente – digamos – de se criarem e se estabelecerem regras e critérios que sejam... O caso da Índia é um pouco diferente. A gente também tem que saber o que foi, qual o nível de interferência. Só esse critério. Aqui parece com uma ordem judicial determinando que seja apontado um interventor; no caso é isso. Parece ser uma interferência bem grave.

Passo a palavra ao Pedro.

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – Só para fazer um comentário, porque o Pedro pode comentar isso também. Hoje nós temos mecanismo, na legislação brasileira, que não depende de decisão do Senado, na nova lei geral de tutela de associações civis. Existe um tipo de ação civil pública de dissolução de entidades sem fins lucrativos. Vocês sabiam disso?

Hoje, nada impede, ao contrário, é permitido. É facultado a qualquer membro do Ministério Público ingressar com uma ação civil pública para a dissolução de entidades ou associações sem fins lucrativos. Se vocês colocarem no Google este nome, verão inúmeros precedentes judiciais em torno de dissolução de entidades sem fins lucrativos. O Ministério Público, hoje, já tem atuação nesse sentido.

Poderia dizer também de outra ação prevista há muito tempo, de que quase ninguém fala, que é a dissolução de entidade não através da falência – uma entidade sem fins econômicos não é comercial e não pode falir – mas da insolvência. Os problemas econômicos podem levar à dissolução de uma entidade por insolvência.

Eram só esses os comentários.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Pedro.

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Preocupa-me quando escuto muito essa limitação constitucional, porque esse conceito vem sendo entendido de forma muito elástica, como se não se pudesse fazer quase nada. A grande verdade é que toda vez que se tenta legislar de forma mais ousada, a gente esbarra nessa argumentação constitucional.

Ora, a Constituição Federal de 1988, a Constituição cidadã, que veio justamente para libertar o Brasil dos grilhões da ditadura militar, no esporte fez o contrário, involuntariamente, porque deu autonomia a uma estru-



tura criada pela ditadura militar. Então, não é razoável imaginar que a finalidade da Constituição tenha sido, no esporte, dar sobrevida a uma estrutura ditatorial. Nós precisamos ter coragem de romper com esse paradigma.

Os arts. 22 e 23 da Lei Pelé já determinam uma série de condições especiais para as associações esportivas. Então, não basta simplesmente olhar para o Código Civil e para a natureza jurídica de associação de forma genérica sem levar em consideração que a própria legislação já trata as organizações esportivas com um determinado detalhamento: a lei mais específica.

Então, da mesma maneira que os Estados Unidos, que vêm promovendo uma verdadeira transformação no esporte mundial, ao perseguir as pessoas no mundo inteiro que vêm cometendo uma série de desmandos à frente da FIFA. Em 1978, aprovou uma legislação que não foi contestada por ninguém, que atingiu, que alcançou e que motivou uma transformação em toda matriz do esporte norte-americano.

Os Estados Unidos, em 1978, o Congresso americano aprovou uma legislação que foi ratificada pelo Presidente Jimmy Carter, determinando que, a partir daquele momento, o colégio eleitoral, a assembleia geral de todas as organizações esportivas norte-americanas deveriam ser compostas por quem participa das competições que elas organizam. E disse mais, que pelo menos 20% dos votos deveriam ser dos atletas em atividade daquela respectiva modalidade. É lei norte-americana, não foi contestada pelo COI, não foi contestada pela FIFA e norteou toda organização do esporte nos Estados Unidos de lá para cá.

Então, o exemplo que eu busco novamente para ilustrar o que eu disse anteriormente é este, de que não há nenhum conflito entre as normas da FIFA e as normas do COI porque, se assim houvesse, os Estados Unidos teriam sido punidos. E, em relação à Nigéria e à Índia, infelizmente, nos últimos anos, a FIFA não vem sendo administrada pelas melhores práticas, pelos melhores princípios. Certas vezes, numa postura quase que covarde em relação a países que não têm como se defender e fariam pouca falta no arranjo produtivo do futebol no mundo.

Então, é preciso levar em consideração isso na hora de olhar para esses exemplos.

Primeiro, os Estados Unidos são o melhor exemplo nesse assunto, não foram punidos por ninguém; segundo, a legislação brasileira já específica para as organizações esportivas uma série de obrigações diferenciadas. Por que não deixar bem claro: o princípio é o da participação, se participa da entidade, tem direito a voto... Participa de competição, pode voltar. E todo mundo que participa tem que ter direito a voto.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Eu acho que um ponto fundamental é quando a interferência se dá de uma forma oportunista, de uma forma pessoalizada. Isso é o que normalmente as de administração internacionais buscam coibir. Eu acho que alterações na legislação que venham no sentido de estimular práticas benéficas, na minha opinião pessoal, dificilmente seriam vistas como interferências propriamente indevidas. É claro que os exemplos são bons para conhecermos os limites das propostas que eventualmente iremos apresentar. Acho que o ponto fundamental seria essa questão de se tratar de interferências oportunistas ou pessoalizadas.

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – Eu trouxe esses dois exemplos, Presidente, com já algum cuidado de tê-los estudado no ano passado, num trabalho que eu fazia sobre eles.

Do comitê da Índia, a norma não tinha nada de pretensão abusiva, ao contrário, a mensagem do Congresso Nacional indiano – portanto, do Parlamento da Índia – era justamente a moralização da organização esportiva. As duas medidas que o Comitê Olímpico Internacional analisou como indevidas e, portanto, como factíveis de suspensão do Comitê Olímpico Indiano eram a limitação de mandatos e a limitação de idade de seus dirigentes. Veja bem que o próprio Comitê Olímpico Internacional, naquele momento, já tinha tomado medidas duras internamente de limitação de mandatos e de limitação de idade de seus dirigentes, mas ele entendia que essas eram medidas da organização interna autônoma de cada uma das entidades e não o motivo de uma lei nacional, principalmente em torno de que não se estavam vinculando essas medidas à possibilidade de uma entidade receber ou não recursos públicos, isso foi citado, inclusive, na decisão do Comitê Olímpico Internacional. O Comitê Olímpico Internacional até entende – como já acontece na Lei Pelé hoje – que as entidades que se beneficiem, de alguma forma, de recursos públicos, seja diretamente ou seja indiretamente, que elas se atentem a regras que são impostas pelo próprio Poder Público, desde que isso não seja desmedido. Porém, se não é esse o caso, que essa seria, portanto, a barreira.

No caso da Nigéria, é importante frisar – o que também se repetiu na Bolívia, mas na Bolívia, pelo que eu me lembre, não chegou a haver uma intervenção – é que –voltando ao caso da Nigéria – a mesma decisão judicial pode ter impacto nessa relação entre o Estado nacional e a chamada *lex sportiva*.

Naquele caso, pela nomeação de um dirigente da entidade à revelia dos instrumentos internos de controle da própria Federação Nigeriana de Futebol, esse era o problema lá.

Com relação ao que acontece com outros países que não foram punidos pelo Comitê Olímpico Internacional ou por qualquer outra federação internacional... É claro que a gente tem que buscar cada um dos casos,



inclusive, do ponto de vista temporal, quando é que essas medidas foram tomadas, se aquele momento... Por exemplo, em 1941, o Brasil adotou a lei mais draconiana de tutela das entidades desportivas, que foi o decreto-lei de Getúlio Vargas construído pelo João Lyra Filho. Era a total tutela das entidades desde o seu registro. Não havia a possibilidade de funcionamento de uma entidade desportiva no nosso País se ela não tivesse registro junto ao Conselho Nacional do Desporto. O Conselho Nacional do Desporto era o órgão de cúpula da Justiça desportiva nacional. Portanto, a intervenção militar nas entidades, inclusive, como a história nos conta na própria CBD, que, à época, fazia o papel tanto de CBF como de COB, ainda que houvesse um presidente civil, toda a entidade era dirigida por militares, isso num período mais recente. Lembrando que, portanto, no final dos anos 80, a decisão do Congresso Nacional – é uma pena que o Marcos Parente não esteja aqui nem o Prof. Álvaro Melo Filho, que participaram daquele período, mas é motivo da minha pesquisa para o doutoramento agora...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. WLADIMYR VINCIUS DE MORAES CAMARGOS – São velhos, não é? Estou falando de 1988 agora.

Na Constituinte de 1988, a resposta do Constituinte foi um basta à tutela estatal da organização interna das entidades. O problema é que o legislador infraconstitucional, em muita medida, não acompanhou o legislador constituinte. Por isso eu digo que tratar o princípio da autonomia da forma correta é demonstrar que a Lei Pelé tem incongruências e inconstitucionalidades que nunca foram resolvidas. Não é o problema do Estatuto do Torcedor. O Estatuto do Torcedor está regulando direitos do consumidor torcedor, matéria de ordem econômica, é isso que estou dizendo. Aqui, sim, o Estado tem todo o direito de intervir, assim como também tem o direito de intervir na ordem econômica quando há corrupção no esporte, porque a corrupção pode levar a ruir esse sistema. Agora, ditar normas de organização interna me parece que esse é o limite. Por isso os exemplos que eu trouxe.

Lembrando que há questões internacionais que são muito mal resolvidas. Vou dar dois exemplos que são estatais. Os Estados Unidos da América foram condenados pela Corte Internacional de Justiça – vocês conhecem a Corte Internacional de Justiça, é a mais alta corte, o mais alto órgão de justiça internacional vinculado ao Sistema das Organizações Unidas –, foram condenados pela invasão da Nicarágua, foram condenados a reparar os danos. Esse acórdão da Corte Internacional de Justiça nunca foi cumprido. Há, portanto, uma situação de inadimplência com a determinação da Corte Internacional de Justiça, e ninguém ouviu falar em qualquer medida contra aquele Estado com referência a isso.

A Assembleia Geral das Nações Unidas reiteradamente tem condenado a chamada Lei Torricheli e também a chamada Lei Helms-Burton, que são leis que impõem não apenas embargo a Cuba, como também a proibição de que qualquer empresa de outros países, inclusive do Brasil, que façam comércio com Cuba possam ter relações com os Estados Unidos da América. E não houve nenhum tipo de intervenção nesse sentido. Então, não sei se os exemplos internacionais em que nós, às vezes, nos apoiamos são exemplos legalmente de países que estejam em conformidade com seus deveres internacionais, que estejam em conformidade. O Brasil é um país que sempre se pautou pela conformidade com seus direitos internacionais.

Eram essas minhas últimas palavras.

É um bom debate, claro que é um bom debate.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. WLADIMYR VINCIUS DE MORAES CAMARGOS – Isso é um absurdo.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Faculto a utilização da palavra, como sempre, se quiserem. Têm mais algo a apresentar? Não?

Bom, eu pediria ao Marcelo, por favor, que colocasse aí na tela a relação de todas as pessoas e entidades que tiveram os nomes aprovados. Eu colocarei aqui mais um nome para deliberação, eu me lembrei agora, que é o do – deixem-me ver o nome completo – Sr. Alírio Rio Lima Moraes de Melo.

Ele é um advogado tributarista de Pernambuco, que conhece muito da legislação tributária – advogado e jurista, portanto. Alguns anos atrás, ele começou a advogar para o Santa Cruz Futebol Clube na área tributária, resolvendo alguns problemas. Não sei se o Roberto o conhece de lá.

O SR. ROBERTO DE ACIOLI ROMA (*Fora do microfone.*) – Conheço sim.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Hoje ele é presidente do clube, que estava na 3ª divisão há dois ou três anos e agora, neste ano, vai disputar a 1ª divisão. Não por isso, mas porque, ao que me parece, pelo que tenho acompanhado, o Alírio fez uma verdadeira revolução de gestão dentro do clube, principalmente no aspecto tributário. Eu acho que ele é uma pessoa que valeria a pena nós ouvirmos, até para conhecermos a realidade de um clube da 3ª divisão...

O SR. ROBERTO DE ACIOLI ROMA (*Fora do microfone.*) – Quarta.



O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – ... ou melhor, da 4^a divisão. Ele hoje está na 1^a divisão.

Se não houver oposição, eu sugeriria também aprovarmos o nome dele. Eu acho que, num debate tributário, ele pode vir a contribuir como alguém que viveu a realidade prática.

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Eu sugeriria também a substituição da Caixa Econômica Federal pelo Ministério da Fazenda, até porque aquele vice-presidente não está mais lá. Então, em vez de chamar alguém da Caixa Econômica Federal, chamaríamos alguém do Ministério da Fazenda. É o quarto nome ali.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – De minha parte, não tenho nenhuma oposição a essa substituição.

Então, declaro aprovada essa sugestão do Pedro, de substituir por um representante do Ministério da Fazenda, e também a aprovação do nome do Sr. Alírio Rio Lima Moraes de Melo. É isso.

Eu pedi para colocarem aqui os nomes que foram aprovados, para que... Talvez seja o caso até de encaminharmos isso por *e-mail*, até para pegarmos sugestões dos outros. Nós vamos ter alguns limites quanto... Talvez não será possível escutar todos, não poderá haver a participação de todos. Então, eu pediria que cada um dos senhores pensasse em cinco nomes prioritários, para que depois nós tentemos conciliar a vontade de todos, compatível também com a disponibilidade dos indicados.

O que eu havia projetado sobre como funcionariam os trabalhos dessas audiências públicas? Nós temos que otimizar a agenda de todos nós; temos também que trabalhar com a ideia de reduzir ao máximo o custo para o Senado, com relação à presença de todos e, igualmente, de passagens para todas essas pessoas. Eu tinha imaginado nós definirmos quatro ou cinco datas, que, de preferência, seriam dois dias seguidos. Se fossem dias seguidos, isso geraria uma economia de custos, de despesas.

Dividiríamos o tempo entre o período da manhã e o período da tarde, com quatro expositores no período da manhã – talvez divididos por temas – e quatro no período da tarde, com um tempo de exposição definido para cada um sobre seu determinado tema – 20 ou 30 minutos; acho que 30 minutos está razoável. E haveria a possibilidade de abertura para perguntas e participação nossa posteriormente.

Nessas datas, como seriam apenas audiências públicas, nós deixaríamos a critério, claro, dos senhores a participação ou não; eu vou tentar estar presente em todas, mas não posso prometer; eu sei que às vezes é difícil passar aqui dois dias inteiros, mas nós devemos realizar essas audiências mesmo assim.

Talvez poderíamos definir dez ou doze temas, e pegaríamos três ou quatro pessoas para tratar de cada um desses temas. Essa ideia, mais ou menos, que eu tinha pensado.

Quanto às datas, eu vejo aqui que nós já estamos em fevereiro, final de fevereiro. Nós também temos que fazer esses convites com certa antecedência, para que as pessoas possam se organizar e se preparar para a audiência.

No dia 18 de março é feriado da Semana Santa. A realização da primeira audiência ser dia 10 talvez esteja próximo demais, não?

O SR. WLADIMYR VINCIUS DE MORAES CAMARGOS (*Fora do microfone.*) – Mas pode ser. Eu acho que pode ser.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Aliás, desculpe-me. Dia 25 é o feriado. Então teríamos dia 10, dia 17 e o mês de abril todo.

Eu tinha pensado aqui, inicialmente, em quatro datas espaçadas. Porém, a assessoria me pediu para tentar conciliar em dois dias seguidos.

Eu indago se alguém tem outra sugestão? E a gente definiria aqui. Eu quero definir as datas que sejam as melhores para todos, para que, na medida do possível, todos estejam presentes.

Alguém tem alguma sugestão quanto ao formato ou à metodologia? Ou podemos definir dessa forma?

O SR. WLADIMYR VINCIUS DE MORAES CAMARGOS (*Fora do microfone.*) – As primeiras seriam dias 10 e 11?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Eu vou viajar para o exterior no dia 17 à noite, por São Paulo. Poderia até, eventualmente, participar aqui, mas teria de sair no final da tarde para viajar a São Paulo e ficaria fora no período da Semana Santa, até o dia 27. Minha única limitação de data seria esta.

O SR. WLADIMYR VINCIUS DE MORAES CAMARGOS (*Fora do microfone.*) – Dias 10 e 11; 31 e primeiro?

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Você não acha que 10 e 11 estão próximos?

O SR. WLADIMYR VINCIUS DE MORAES CAMARGOS (*Fora do microfone.*) – Acho que não. Para convidados, não.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Faltam 15 dias.



O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS (*Fora do microfone.*) – A ideia é fazer uma série em março e outra série em abril? É isso?

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – É. Acho que sim. Vamos tentar fazer dessa forma, com seis datas. Você acha que é muito?

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS (*Fora do microfone.*) – Seis datas. Então, seriam três encontros.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Seriam três encontros.

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS (*Fora do microfone.*) – O.k.

Então, seria o ideal você...

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – De dois dias.

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS (*Fora do microfone.*) – ...fazer um em março e dois em abril? Seria isso?

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Pode ser.

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS (*Fora do microfone.*) – Dias 31 e primeiro? E ninguém apresentou nada nesse período de 31 e primeiro.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Aí a gente tem um mês para...

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS (*Fora do microfone.*) – Ficaria praticamente um mês sem reunião e depois...

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Dias 14 e 15? Ou 21 e 22... Não sei.

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS (*Fora do microfone.*) – Por mim tudo bem.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Dia 21 é feriado.

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS (*Fora do microfone.*) – Tem que ser dias 14 e 15.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Dias 14 e 15.

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS (*Fora do microfone.*) – E depois, dias 28 e 29.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – E depois 28 e 29.

Pode ser assim?

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – Dias 31 e primeiro.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Dias 31 e primeiro de abril? Não...

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS (*Fora do microfone.*) – Não. Dia 31 de março...

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Digamos, 31 de março e 1º de abril.

Vejam que em abril estaremos com seis datas comprometidas. Aí, quem não puder vir por questão de trabalho, alguma coisa, está justificado. Não tem problema.

(*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Dias 14 e 15; e 28 e 29.

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS (*Fora do microfone.*) – Depois a gente voltaria só para a leitura do relatório.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Essas datas de quinta e sexta? Ou seria melhor segunda e terça, para...

ORADOR NÃO IDENTIFICADO (*Fora do microfone.*) – Eu prefiro segunda e terça, porque lá para mim é mais tranquilo.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Você prefere?

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – O problema é que aqui no Congresso Nacional, terça-feira é o pior dia.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Terça-feira é ruim?

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – É o pior dia, aqui no Congresso.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Quinta é mais tranquilo?

ORADOR NÃO IDENTIFICADO (*Fora do microfone.*) – Quinta dá. Só não dá sexta porque não tem computador e tal. Mas quinta é bom. É melhorrinho mesmo.

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – Deixe-me só relembrar, primeiro deixando claro que para mim não é problema.

Estou querendo me lembrar dos problemas que eu ouvi aqui. O Relator ouve muitos.

Boa parte das pessoas estava reclamando de reuniões na segunda por conta de trânsito para cá. Ter-se-ia que chegar no domingo, porque segunda-feira era ruim.

Estou-me lembrando das reclamações que me chegaram. Para mim, é muito tranquilo, porque estou muito perto daqui. Quando não estou em Brasília, estou muito perto daqui.



Terça-feira foi a própria assessoria que nos disse que não é um dia bom, quem está aqui no Congresso sabe disso.

Argumentava com o Dr. Caio que sexta-feira também não é um dia bom para boa parte das pessoas, por isso que faríamos só uma reunião por dia. Mas, já que houve esse pedido da assessoria para juntar duas datas, a saída realmente seria segunda e terça ou quinta e sexta

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Vou fazer aqui uma sugestão: por que não fazemos em vez de dois dias completos, um dia e meio, digamos, três turnos, porque a gente terminaria na sexta de manhã? O que acham?

O SR. WLAIMYR VINCIUS DE MORAES CAMARGOS – A minha impressão, senhores, é de que vai dar para ouvir todos. Com essas datas, vai dar para ouvir todo mundo, todo mundo que está proposto. O limite vai ser financeiro, se vai ser possível trazer todo mundo.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Digamos que sejam quatro pessoas por turno, estamos falando de...

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Algumas dessas comissões quando convidam não... A questão do limite financeiro, elas não pagam a passagem de todo mundo. Cansei de ver uma série de audiências públicas...

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Como é que isso funciona?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Eventualmente, com as pessoas com que tenhamos alguma liberdade poderemos falar... Não sei. Estamos falando de doze vezes quatro, são quarenta e oito.

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Tomei a liberdade de fazer umas anotações, até porque uma boa parte das propostas aí...

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Você é campeão de...

O SR. PEDRO TRENGROUSE – De requerimentos. Eu acredito que dê para agrupar no mesmo dia.

Por exemplo, vários desses requerimentos propunham as televisões. Então, acho que em uma das reuniões podemos agrupar: Globo, Esporte...

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Sim, isso é interessante.

O Relator – desculpe-me – está sugerindo aqui também eventual convite à representante da Primeira Liga. Eu acho que é interessante.

O SR. PEDRO TRENGROUSE – Claro. Lá daqueles requerimentos que eu apresentei, já acho que uma reunião com Globo, Esporte Interativo, FOX, Record e a Associação Brasileira de Rádio e Televisão representando todas as demais.

Uma outra reunião com o pessoal da internet: Google, Facebook, Twitter, YouTube e o Instagram. Quer dizer, tem-se aí duas reuniões disso. Depois, quanto à questão tributária, que a gente tinha sugerido o economista José Roberto Afonso, acho que na mesa com ele o Alírio poderia estar, porque é um advogado que tem conhecimento tributário para tentar desatar esse nó, que é o tratamento tributário principalmente da transformação do trabalho em capital.

Em outra reunião dá para juntar Bom Senso, Universidade do Futebol, Atletas pela Cidadania, Abilio Diniz, Ambev... Esse pessoal todo já está conversando, então, não vai ser estranho para eles ocupar o mesmo momento de interação conosco.

O Pedro Batista Martins, que trata da arbitragem, poderia ser junto com o Francisco Müssnich, por exemplo, conseguimos agrupar. Colocamos na mesma leva.

Então, acho que a questão do ICSS, aquele Emanuel Medeiros, junto com o Ministério da Fazenda, com esse Igor do Poker Online. Enfim, acho que dá para ir juntando a maioria desses requerimentos numa linha em que tenhamos, na realidade, uma só reunião.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Exatamente, por isso que eu falei no início. A ideia seria definir em blocos temáticos, com temas relacionados, para que...

Claro, nós não vamos chamar temas completamente destoantes para participarem da mesma sentada.

Definidas essas datas, posteriormente nós vamos organizar os convites e saber da disponibilidade das pessoas, e definir os blocos depois das datas.

Então, nós bloqueamos essas datas inicialmente – é uma atribuição da Presidência, mas, claro, é preciso a participação de todos –, e, eventualmente, se nós não conseguirmos preencher todas essas datas, vai ficar...

O SR. PEDRO TRENGROUSE – E nós não faríamos mais reuniões em março? É isso?

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Haveria reunião em 31 de março. É que, em março, há esse período da Semana Santa. Nós não temos nenhum tema mais daqueles pendentes. Seria um período também



em que o Relator poderia avançar. O ideal é que nós tivéssemos programado essas audiências para março, e, assim, teríamos mais o mês de abril.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO (*Fora do microfone.*) – Presidente, no caso, nós ouviríamos apenas, dessa lista, 24 pessoas.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Não, mais! Se forem quatro por turno, são dois turnos, oito por dia.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO (*Fora do microfone.*) – Perdão.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Oito por dia. Nós estamos falando de seis dias. São 48 expositores. Eu acho que vai dar para atender quase todos. Vai depender da disponibilidade deles.

O SR. WLADIMYR VINCIUS DE MORAES CAMARGOS – Presidente, se for pertinente, apenas a título de sugestão: que a primeira audiência pública se iniciasse com a oitiva... O convite tem de ser dirigido ao Ministro do Esporte, é óbvio, mas, se ele não puder vir, que venha o seu representante. E devemos convidar também os presidentes dos órgãos centrais do esporte: o Comitê Olímpico Brasileiro; o Comitê Paralímpico Brasileiro; pela envergadura e representatividade, a CBF; a área de clubes; voltando à área estatal, o Fórum Nacional dos Secretários e Gestores Estaduais de Esporte e Lazer e o Fórum Estadual dos Secretários Municipais do Esporte e Lazer. Não dá para falar sobre o sistema sem eles.

Então, só a título de sugestão, para que a primeira reunião fosse iniciada com aquilo que é mais geral, seja do ponto de vista público, seja do ponto de vista privado, sem prejuízo de lembrarmos que existe o Confef (Conselho Federal de Educação Física), que também já está arrolado entre os nossos convidados, o CBCE (Colégio Brasileiro de Ciências do Esporte). Há outras personalidades mais do âmbito geral importantes também, mas aquelas iniciais de que falei parece-me que seriam muito interessantes.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Eu acho a ideia interessante, e eu facuto a todos, claro, sugerirem também as datas. O Luiz Felipe tem algum...

O SR. LUIZ FELIPE BULUS ALVES FERREIRA – Eu só ia falar que, considerando que pode haver problema na agenda de alguns convidados, eu acho que este mês agora, de hoje até 31 de março, pode fazer muita falta no final. Por mim, eu sugeriria que se tentasse, ao menos, fazer essa do dia 10 e 11. Pode ser até que as pessoas que nós elejamos não possam. Aí nós repensamos a data. Mas pode ser que possam, principalmente as de Brasília. Eu acho que valeria a pena tentar fazer. Eu acho que este mês pode fazer muita falta.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – É por isso que eu disse: o ideal seria que nós conseguíssemos realizar as audiências em março, para deixar o mês de abril livre.

O SR. WLADIMYR VINCIUS DE MORAES CAMARGOS – Então, por que nós não deixamos só uma para abril? As audiências seriam nos dias 10 e 11 de março, 31 de março e 1º de abril. Aí já aproveitamos mais um dia de abril.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Está certo. Então, 31 e 1º; 14 e 15, não é? E deixamos como coringa 28 e 29 de março.

O SR. WLADIMYR VINCIUS DE MORAES CAMARGOS – Então, as de 28 e 29 passam para 10 e 11? É isso por enquanto?

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – É. Por enquanto, sim. E amanhã nós tentamos definir essas divisões de blocos.

O SR. LUIZ FELIPE BULUS ALVES FERREIRA – O Ministro está aí.

Eu acho que as de Brasília... Claro que pode haver problemas com a agenda, óbvio, mas, se nós tentarmos concentrar nos de Brasília para 10 e 11, seria mais fácil.

ORADOR NÃO IDENTIFICADO – Parece que o Edinho está mais ocupado que... Dependendo da questão, o Ministro vai ter agenda.

O SR. CARLOS EUGÉNIO LOPES – Eu acho que é importante a colaboração do Ministro Guilherme Caputo Bastos, que está em Brasília, na área trabalhista.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Nós colocamos o TST para não dirigir especificamente, porque isso pode... Mas pode ser. E também há aquela associação, não? Da academia.

O SR. WLADIMYR VINCIUS DE MORAES CAMARGOS – Eu ir dizer o seguinte, Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Da academia, não?

O SR. WLADIMYR VINCIUS DE MORAES CAMARGOS – É. Eu ia dizer que nós somos a Comissão de Juristas. Então, eu imagino que as três instituições jurídicas do esporte brasileiro já estão ali aprovadas, mas deveriam estar na mesma Mesa: IBDD (Instituto Brasileiro de Direito Desportivo), nosso colega Leonardo Andreotti; Ministro Caputo Bastos – está ali a ANDD (Academia Nacional de Direito Desportivo); e a SBDD (Sociedade Brasileira de Direito Desportivo), que eu presido – obviamente, eu abro mão de participar, e nós veremos outro colega que possa representar a SBDD.



O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Perfeito. Então, nós tentaríamos marcar 10 e 11 de março, 31 de março e 1º de abril, 14 e 15, e deixaríamos 28 e 29 como data reserva – eu acho interessante a sugestão do Luiz Felipe –, se eventualmente nós não conseguirmos, por motivo de agenda, contemplar alguém que justamente possa fazer falta no final.

O SR. MARCOS MOTTA – Sr. Presidente, se quiser incluir o nome, é Carlos Noval. Eu confirmei.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Carlos Noval?

O SR. MARCOS MOTTA – Diretor Executivo de Futebol de Base do Clube de Regatas do Flamengo. É ele quem vem capitaneando esses encontros dos 12 clubes...

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Então, aprovado também o eventual envio de convite ao Dr. Carlos Noval.

O SR. MARCOS MOTTA – Ninguém dos empresários será ouvido?

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Dos empresários?

O SR. MARCOS MOTTA – De futebol.

O SR. WLADIMYR VINCIUS DE MORAES CAMARGOS – Quais empresários?

O SR. MARCOS MOTTA – Por exemplo, Abaf (Associação Brasileira de Agentes de Futebol). Alguém será ouvido? Vai ser interessante. Nós estamos ouvindo árbitros, jogadores, imprensa. Apesar de serem negenciados, os empresários têm um papel...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MARCOS MOTTA – A Abaf está incluída?

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – A Abaf eu não sei; teríamos que ver.

O SR. MARCOS MOTTA – A Abaf é Associação Brasileira de Agentes de Futebol. Eu acharia interessante, até por uma questão de... Não há nenhum empresário sendo ouvido.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Então, ficaria também a Abaf (Associação Brasileira de Agentes de Futebol).

Alguma objeção?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Ah, sim!

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Da Primeira Liga. O representante da Primeira Liga está por aprovarmos, se não houver objeção. Ficariam aprovados mais estes três nomes: Carlos Noval, o presidente da Abaf e o representante da Primeira Liga.

O SR. WLADIMYR VINCIUS DE MORAES CAMARGOS – Presidente, eu sou tão indisciplinado que o senhor já até me bloqueou aqui no microfone.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Não sou eu não.

O SR. WLADIMYR VINCIUS DE MORAES CAMARGOS – Eu queria só fazer uma remissão a algo que me passou em todas essas reuniões sem nenhum tipo de lembrança para ser mencionado e que eu repute da máxima importância para os nossos debates. Não pensem vocês que estou trazendo isso agora ao final dos nossos debates, mas justamente, desculpem, quero propor que nós tenhamos, numa das reuniões, um espaço para fazer este debate.

O que seria? Há algum tempo, eu já tenho dito que, se o Brasil já tivesse uma lei geral para receber megaeventos esportivos, nós não teríamos, de tempos em tempos, de fazer esses debates tortuosos como aquele que acompanhei na época que eu estava no Governo, que foi o da Lei Geral da Copa, bem como o que se encerrou ontem, que foi o final da discussão sobre o chamado ato olímpico – só ontem a Câmara dos Deputados terminou os debates sobre o chamado ato olímpico. E eu tenho defendido, há algum tempo, que o Brasil deveria ter, assim como a Nova Zelândia já tem, uma norma perene para receber eventos esportivos.

Então, eu queria, com a parcimônia dos colegas, que depois nós tivéssemos um tempinho, antes de recebermos algum convidado – fica a critério do senhor definir como seria melhor –, para debater esse tema. Eu também poderia fazer uma breve apresentação, e depois as pessoas proporiais algo também.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Vamos tentar encaixar no nosso calendário quando formos organizar.

O SR. WLADIMYR VINCIUS DE MORAES CAMARGOS – Eu queria fazer uma última remissão – e já não é muito tarefa da Relatoria: alguns colegas repassaram a mim e ao Presidente certa preocupação com comissões que estão atuando sobre o nosso tema em outros locais. O Governo Federal, parece-me, está instituindo uma no âmbito da Casa Civil; a Câmara dos Deputados tomou algumas iniciativas não de conformar comissões de



juristas, mas de reformar matéria esportiva; o próprio Ministério dos Esportes está finalizando o projeto deles de Lei de Diretrizes e Bases do Esporte Brasileiro. Eu queria só dar minha opinião sobre isso.

Acho que são naturais essas ocorrências, é um tema que chama a atenção de todos, vários atores têm responsabilidade com esses temas.

Felizmente, fomos nomeados para atuar nesse sentido já há algum tempo, e poderemos apresentar as nossas sugestões muito possivelmente como a primeira dessas comissões.

Primeiramente é isso. Acho que temos tranquilidade, pelo tempo está disposto a nós mesmos, para apresentar o melhor projeto possível, um projeto ótimo para esta Comissão, de forma pioneira.

Segundo, quem já está trabalhando com projetos não tem, nesta Comissão – pelo menos, digo isso da parte da relatoria –, qualquer oposição; pelo contrário. Acho que essa é uma tarefa da Presidência – tenho plena consciência disso –, mas...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. WLADIMYR VINYCIUS DE MORAES CAMARGOS – ... imagino que seja uma opinião de todos os colegas que eu possa afirmar que queremos a interação.

Um dia desses, encontrei com um Deputado Federal que tem trabalhado com reforma na área esportiva na Câmara dos Deputados, achando que haveria algum tipo de incongruência. Disse a ele que teríamos de falar com a Presidente, mas a nossa opinião, na Comissão, era a de que havia ampla interação. Inclusive, coloquei que, se ele quisesse apresentar algum tipo de ideia, poderia ficar à vontade.

É isso. Acho que temos plena tranquilidade para trabalhar na Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Vivi uma experiência parecida, quando participei da Comissão de Juristas da Reforma da Lei de Arbitragem e Instituição do Marco Regulatório da Mediação.

Quando a Comissão foi criada, imediatamente, um mês, dois meses depois, foi criada outra Comissão para tratar do tema de mediação junto à Secretaria de Reforma Judiciária do Ministério da Justiça.

Atribuo isso ao fato de que ideias boas, tendem a ser propagadas. Na realidade, quando o Presidente Renan instituiu esta Comissão, ele constatou a necessidade de uma reforma na legislação esportiva, de uma evolução nesse tema.

É muito natural que outras autoridades percebam também realmente a necessidade de se preencher esse espaço. Então, foram criadas, logo depois, em sequência à criação, pelo Presidente Renan, da Comissão de Juristas.

Então, na Comissão da Arbitragem, fizemos uma interação com essa comissão do Ministério da Justiça e, ao final, apresentamos um projeto único, até porque eles estavam atuando em uma área que fugia do escopo da nossa: mediação pública, mediação judicial, mediação realizada no ambiente do Judiciário, quase uma conciliação; e a nossa era mediação privada mesmo, pura, anterior à arbitragem. Esse era o escopo maior do nosso trabalho.

Então, conseguimos, ao final, compilar os dois trabalhos e apresentamos um projeto com a contribuição deles.

Num momento oportuno, vai ser necessário e importante essa interação. Talvez seja interessante até incluirmos algumas dessas comissões, no sentido de participarem de um eventual debate e de uma audiência, se eles quiserem. Penso que seja necessário um contato prévio, para não ser muito formal. Trataremos disso num momento posterior, mais oportuno.

Dr. Roberto, V. Ex^a gostaria de fazer alguma consideração?

O SR. ROBERTO DE ACIOLI ROMA – Queria apenas fazer um registro, Sr. Presidente. Em Pernambuco, estamos organizando um evento, sob a orientação do Presidente Nacional do Instituto Brasileiro de Direito Desportivo, Dr. Andreotti, congregando os Estados vizinhos de Pernambuco, ou seja, Rio Grande do Norte, Alagoas, Sergipe, Ceará, Bahia e Paraíba, e fazendo uma pequena reunião, que será na Federação Pernambucana de Futebol, um workshop, para discutirmos justamente as necessidades, inclusive as orientações e opiniões, e colhermos essas informações desses doutores da área.

Gostaria também de registrar que tenho tido uma ajuda e uma orientação também, juntando alguns valores no Rio, em Goiás, no meu próprio Estado. Faço a menção de alguns deles: Prof. Fábio Menezes de Sá Filho; Dr^a Caroline Nogueira, do Rio de Janeiro; Dr. Maurício Stefáni. Essas são pessoas bem envolvidas no Direito Desportivo, que estão, de alguma maneira, de fato, colaborando com essa ideia do Código Nacional do Direito Desportivo, com esse nosso Anteprojeto.

É esse o registro que gostaria de fazer.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Obrigado. Feito o registro.



Indago se alguém mais tem alguma manifestação a fazer e se nós podemos encaminhar para o encerramento. (Pausa.)

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Caio Cesar Vieira Rocha) – Essa é uma atribuição... Vou organizar esse calendário, eventualmente fazer contatos prévios, para saber da disponibilidade, e encaminhar o convite. Vou fazer isso de hoje para amanhã. É claro que vou compartilhar isso com todos. Eventualmente, se alguém tiver alguma sugestão de temas e coincidência de participação, pode encaminhá-las por e-mails. Na medida em que forem sendo confirmadas as audiências, entramos em contato. Vamos ficar em contato sempre.

Bem, mais uma vez, agradeço a participação e a contribuição de todos. Como sempre, as nossas reuniões são bastantes produtivas. Conversamos sobre temas de bastante relevância.

Então, se Deus permitir, a nossa reunião será no dia 10 de março, com a primeira realização da audiência pública.

Não havendo mais nada a tratar, declaro encerrada esta reunião. Agradeço a participação de todos mais uma vez.

(Iniciada às 10 horas e 15 minutos, a reunião é encerrada às 15 horas e 58 minutos.)

Caio Cesar Vieira Rocha
Presidente



Fale com o Senado
0800 61 2211

 /senadofederal
 @senadofederal

Secretaria-Geral da Mesa
Secretaria de Atas e Diários

SENADO
FEDERAL

