



**SENADO FEDERAL**  
**SECRETARIA-GERAL DA MESA**  
**SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR**

**REUNIÃO**

05/07/2021 - 3ª - Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL. Fala da Presidência.) - Senhoras e senhores, declaro aberta a 3ª Reunião do ciclo de audiências públicas na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado Federal, realizado com o objetivo de discutir temas da agenda regional, identificando obstáculos ao desenvolvimento do Brasil e discutindo ações efetivas para seu enfrentamento.

Informo que as participações de todos que queiram fazê-lo serão recebidas pelos seguintes canais: Portal e-Cidadania, que pode ser acessado a partir do *site* da própria Comissão; e Ouvidoria, pelo número 0800-0612211.

Exmas. Sras. Senadoras, Exmos. Srs. Senadores, senhoras e senhores participantes desta audiência pública, estimados telespectadores que nos acompanham pela TV Senado, nesta audiência pública, teremos a 3ª Mesa do Ciclo de Debates sobre Desenvolvimento Regional, com o tema: "Aviação regional e seu papel no desenvolvimento do País". Sua realização atende ao Requerimento nº 5, de 2020, desta Comissão, de autoria de S. Exa. o Senador Izalci Lucas, a quem cumprimento pela iniciativa.

Nas últimas décadas, o Brasil tem registrado processo importante de desconcentração da atividade econômica. Em todo o País, cidades médias têm se destacado por apresentar crescimento econômico superior ao dos grandes centros urbanos, alavancado pela expansão do agronegócio e pelo deslocamento da atividade industrial para locais de menores custos.

Tal movimento guarda ainda imenso potencial inexplorado. No setor de serviços, são inúmeras as áreas do País em que o ecoturismo e o turismo de aventura podem se desenvolver amplamente de maneira sustentável. Essa foi uma das conclusões do Ciclo de Debates sobre o Setor de Turismo realizado nesta Comissão antes das atuais discussões sobre desenvolvimento regional. Há, portanto, em curso no País a construção de uma nova geografia econômica, com desejável e necessária redistribuição de renda, emprego e dinamismo econômico no nosso Território.

Entretanto, as melhorias na infraestrutura das áreas emergentes têm sido apenas pontuais. Sua integração à malha aérea do País, em especial, é lacuna das mais importantes ainda pendente de concretização.

Num país continental como o Brasil, aperfeiçoamentos na aviação civil têm papel central na promoção do desenvolvimento econômico e social de uma região. Cabe reconhecer que, nos últimos anos, tivemos avanços no segmento. Desde a segunda metade da década passada, iniciativas regulatórias liberalizantes, como o fim da restrição ao capital estrangeiro e a adoção da política de céus abertos, redefiniram os parâmetros de funcionamento do setor com base numa política de liberdade tarifária e de livre escolha de rotas por parte das companhias aéreas.

Recentemente, tais esforços têm sido complementados pela aceleração do programa de concessão de aeroportos à iniciativa privada, alguns deles, inclusive, de menor porte e abrangência local.

O programa de concessões aeroportuárias do Governo Federal já registrou seis rodadas de concessões, e, até o final do ano, será realizada a sétima. Após esse processo, espera-se que todos os principais aeroportos da rede federal passem a estar geridos por concessionárias privadas.

O resultado dos leilões tem demonstrado que há interesse pelo setor. Os investimentos privados já realizados e os que se prometem realizar situam-se na casa dos bilhões de reais.

As transformações estruturantes por que passa o setor precisam alcançar a aviação regional, torná-la atrativa para o investimento privado, promover o engajamento de Estados e Municípios que administram muitos aeroportos de menor porte. Essas ações, além de favorecerem o estabelecimento de rotas para o interior dos Estados, são algumas iniciativas que entendo incontornáveis para estender a integração aérea a novas áreas e, assim, contribuir para um maior equilíbrio econômico e social entre as diferentes regiões do País.

Para discutir tema de tamanha importância, sentimo-nos honrados pela presença dos seguintes convidados: Sr. William França Cordeiro, Secretário Nacional de Desenvolvimento e Competitividade do Ministério do Turismo (Mtur); Sr. Ronei Saggioro Glanzmann, Secretário Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura (MI); Sr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear); Sr. Juliano Alcântara Noman, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); Sr. Hélio Paes de Barros Júnior, Presidente da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero); Sr. Thiago Pereira Pedrosa, Diretor de Finanças e Novos Negócios da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero); e Sr. Jorge Arruda, Presidente da Inframerica.

Antes de passar a palavra ao primeiro palestrante, eu gostaria de dar conhecimento a todos os senhores de um resumo das perguntas que nos chegaram e de comentários, que também aqui já estão, que foram enviados pelos nossos internautas, para que os senhores, na medida do possível, durante as suas apresentações, pudessem tocar nesses assuntos se forem da alçada e da capacidade das áreas em que atuam.

De Sandro Gomes, da Bahia. Ele pergunta: "Por que não abrem de vez para as companhias aéreas de todo o mundo poderem participar dessa fatia do público brasileiro?". Aí, nós notamos que talvez não haja conhecimento, por parte do Sandro, de tudo aquilo que está sendo feito no presente momento, mas, de qualquer maneira, temos que dar atenção a essa pergunta.

Raquel Prado, do Tocantins, pergunta: "Qual a necessidade de aviação regional se os preços de passagens aéreas em sua maioria são inacessíveis à classe inferior?".

De Cassiana Muller, do Rio Grande do Sul: "Quais as medidas a serem tomadas para a retomada da aviação no Brasil?".

Há comentários de Ednalva Lopes, do Distrito Federal: "Os aeroportos são grandes portas para desenvolver a sociedade onde estão inseridos, mas estão sendo entregues e deixando desempregados".

De Geova Chagas, de Minas Gerais: "A aviação regional no Brasil deve ser levada a sério e ter incentivos fiscais dos governantes devido à sua importância".

E, de Lucas Viana, da Bahia: "O futuro não pede aviões, e, sim, trens, que são mais eficientes, ecológicos confortáveis e baratos". Conclama ele: "Por mais ferrovias!".

Dito isto e dando início à nossa audiência pública de hoje, passo a palavra ao Sr. William França Cordeiro, Secretário Nacional de Desenvolvimento e Competitividade do Ministério do Turismo.

**O SR. WILLIAM FRANÇA CORDEIRO** (Para expor.) - Boa noite, Senador Fernando Collor! Mais uma vez, é um prazer contar com a participação nesta série de debates que o senhor tem promovido aí na nossa Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo. Gostaria de cumprimentar também o Líder Izalci Lucas, de quem vi, há pouco ali, o movimento; e, na pessoa dos senhores, cumprimentar os demais Senadores presentes. Boa noite, Senador!

Gostaria de cumprimentar meu colega da SAC, o Ronei; o Juliano, da Anac. Gostaria de cumprimentar também o Hélio, da Infraero; o Sanovicz, da Abear; e o Sr. Jorge Arruda, Presidente da Inframerica.

E queria dizer que o Ministro Gilson Machado estava programado para participar desta audiência hoje, ele gostaria de, pessoalmente, participar, e - ironia do destino - ele perdeu um voo e está, neste momento, dentro de um avião. Então, na questão do aéreo, foi pego por uma dificuldade de logística. Neste momento, não pode participar e me repassou a incumbência, a tarefa de apresentar aos senhores um pouco daquilo com que o Ministério Turismo tem trabalhado ou do que tem feito.

Eu vou usar uma apresentação que foi preparada aqui pela assessoria, para facilitar um pouco. E eu já peço, de antemão, desculpas aos colegas de outras áreas aí, da SAC e da Anac, caso eu cometa alguma impropriedade; não é meu tema cotidiano. Então, por favor, se eu assim fizer - por favor! -, me corrijam, ou, lá na frente, me digam o que eu falei de besteira, para não ficar errado, para que os nossos ouvintes e telespectadores assim o entendam.

Então, eu gostaria de pedir para a equipe técnica do Senado, por gentileza, subir a apresentação.

Vejo aí o Sanovicz. Boa noite, Sanovicz! *(Pausa.)*

Eu estou aguardando a assessoria da... Se não me engano, é a assessoria do Senado que tem que colocar no ar. Se estiver errado, me corrijam. *(Pausa.)*

Vou chamar o meu assessor. *(Pausa.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Quero saber se o problema é lá no Senado, porque não está subindo a apresentação do...

Começou já.

**O SR. WILLIAM FRANÇA CORDEIRO** - Vocês estão conseguindo ver?

Está em tela cheia? Para mim, aparece de uma forma distinta, eu não tenho... Para os senhores, está aparecendo como tela cheia?

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. WILLIAM FRANÇA CORDEIRO** - Senador Collor, não o ouvi.

*(Intervenção fora do microfone.)*

Pois não, Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Dá para visualizar bem.

**O SR. WILLIAM FRANÇA CORDEIRO** - Ah, ótimo. Porque para mim não aparece *fullscreen*. Mas, o.k. Obrigado. Vou dar sequência aqui.

Senhores, a gente teve agora na... Eu trago aqui um rápido desenho de como estávamos no segmento do turismo na questão aérea, a movimentação de passageiros em aeroportos brasileiros a partir de 2004, com uma série de mudanças: início das concessões, início de parcerias com aeroportos, início de mudanças de legislação, o que começou a mudar o patamar dessa movimentação. Nós tivemos também episódios como a Copa do Mundo, como as Olimpíadas, que também estimularam um aumento gradual que se deu ao longo da última década sobretudo, e foi bastante expressivo. E a linha apontava, em 2019, para uma curva ascendente. Se a gente trabalhasse dentro dessa mesma perspectiva registrada antes da pandemia, a projeção indicava que, em 2018, teríamos 215 milhões de passageiros, e o número poderia chegar, em 20 anos, a 537 milhões, um número bastante distinto, expressivo, para os quais os nossos aeroportos já estão devidamente sendo preparados, para receber essa demanda.

O que foi feito nos últimos tempos para a melhoria, para o atendimento dessa demanda? Nós tivemos a isenção para países estratégicos: Estados Unidos, Austrália, Canadá e Japão. Na pré-pandemia, a gente já estimava um aumento de reserva vindo por parte desses países. A gente tinha números que indicavam um aumento de até 158% nas reservas dos turistas vindos desses quatro países emissores, que são aqueles que têm o *ticket* médio de consumo muito alto, que são bastante interessantes para nós.

Um outro ponto que foi objeto de melhora do ambiente de negócios foi a flexibilização da franquia de bagagem, uma resolução da Anac de 2016 que desregulamentou essa franquia e fez com que mudasse o perfil dos usuários, transformasse a aviação num negócio mais interessante para as companhias e diminuísse os seus custos de alguma forma.

A gente tem também que comemorar a extinção da restrição ao capital estrangeiro, por meio da Lei 13.842, de 2019, que consolidou a abertura do mercado de aviação civil ao capital estrangeiro e possibilitou que empresas internacionais com até 100% de capital estrangeiro, sobretudo as *low costs*, pudessem atuar no Brasil.

Nós estávamos aí, no cenário antes da pandemia, com uma série de empresas - de que eu vou falar ali adiante - já chegando aqui até nós. E, com essas mudanças, inclusive, estávamos criando uma companhia estrangeira: estaríamos abrindo uma empresa aqui no Brasil, que era a Globalia. Nós estamos ainda discutindo, já houve avanços, mas ainda precisa ser revista essa questão da redução do ICMS sobre Querosene de Aviação (QAV). A maioria dos Estados, boa parte deles, reduziu as alíquotas. Eu dou exemplo aqui do Rio de Janeiro, que reduziu de 13% para 7%, de forma gradual, até o final de 2035; e São Paulo, num gesto bastante ousado, que reduziu de 25% para 12%, e isso deu uma mexida expressiva no desenho da malha aeroportuária. São Paulo hoje se tornou o maior *hub* e o maior aeroporto - já era, mas assim se consolidou como o principal.

Nós temos ainda uma outra ação de melhoria que foi o acordo de céus abertos, que é uma política internacional de flexibilização para operação de serviços aéreos de forma bilateral. O Brasil já possui um acordo de céus abertos com os Estados Unidos; recentemente, fizemos o mesmo com a Suíça; e nós estávamos em conversas com a Argentina, com uma conversa bastante avançada a que lamentavelmente se deu interrupção agora por conta da pandemia.

No próximo item, eu falo agora dentro daquilo que vinha falando: das novas empresas que iniciaram operação ou desejavam ingressar no Brasil. Nós temos a Sky, que é chilena, que é uma empresa de *low cost*, que se tornou a segunda

maior operadora do Chile e que estava vindo para realizar voos para o Rio de Janeiro e para São Paulo a partir do Chile. Como eu disse, a Globalia, uma empresa espanhola que, além de ter uma *low cost* no Brasil, também estava interessada em trazer os voos diretos da Europa para cá. Nós temos a Flybondi, que é argentina, com planos de voos para São Paulo, Porto Alegre, Rio de Janeiro e Florianópolis. E nós temos ainda a JetSmart, que é outra chilena, que trabalhava com a ideia de operar em Foz do Iguaçu, no Paraná, e em Salvador, na Bahia. Eu digo "estavam" porque, neste momento, dada a conjuntura da pandemia, a gente está com parte da operação internacional proibida de exercer. Acreditamos, esperamos e temos sinalização de que essas quatro empresas pretendem continuar seus investimentos no Brasil.

Um número aí que é bastante significativo é que, quando a gente olha para 2019 em relação a 2018, todos os aeroportos tiveram crescimento expressivo. Se a gente olhar aqui o número relativo a todos os aeroportos, esse delta aqui, de 1,48%, em verdinho, significa o crescimento de 2019 em relação a 2018: nós tivemos 218 milhões de passageiros unitários em todos os aeroportos. E quando a gente faz o recorte só dos aeródromos regionais, esse número ainda se torna mais expressivo: pula para 4,71% - foram 19 milhões de passageiros unitários -, o que demonstra, então, que há espaço para crescimento, há espaço para que a gente possa ampliar essa malha regional.

Um outro eslaide.

Aqui eu trago alguns números que - eu acredito que o Sanovicz, da Abear, possa até atualizá-los, pois os números que eu tenho aqui são de março - mostram como é que ficou a comparação de fevereiro de 2021 com relação a 2020 quando a gente olha as três maiores empresas que estavam operando: a Azul teve uma queda de 27,2%; a Gol, 51,7%; e a Latam, com quase 60% de queda de movimentação de passageiros. Antes de tudo isso, a gente esperava uma comparação, um crescimento de 35%, se tudo tivesse dado certo.

O próximo eslaide.

A gente tem um potencial de crescimento muito grande, isso falando de todo o universo do setor aéreo, não especificamente do regional, que eu vou detalhar já, já. A gente hoje tem um mercado concentrado em quatro empresas. A quarta entrou há uma semana: a Itapemirim Transportes Aéreos, começou a operar há uma semana, mas, por ora, nós temos três grandes. Com a chegada da Itapemirim, ainda temos apenas quatro empresas. Para o tamanho continental do nosso País, com o potencial de turistas, de turismo, de viagens e de estrutura aeroportuária de que já somos dotados, a gente está com um número muito pequeno.

Existe um número que relata essa possibilidade de crescimento, que é a taxa de viagens *per capita*. A gente está com 0,46. Quanto mais próximo de um - depois o pessoal da aviação me corrija se eu estiver errado -, melhor. A gente está num índice muito baixo, ou seja, dos nossos 210 milhões de habitantes, apenas metade, ou seja, em torno de 100 milhões é que ainda viaja. Não quer dizer que são os mesmos 100 milhões, mas a gente ainda tem muito pouca gente usando a malha aérea.

Eu vi que, nas perguntas, alguém sugeriu que se usassem as ferrovias, que também é outro modal. Eu não tenho os números aqui para informar, mas eu acredito que o brasileiro ainda prefira viajar de avião, sobretudo para as médias distâncias.

Nós temos, lamentavelmente, até hoje, 0,43%, ou seja, nós não temos nem um 1% do fluxo internacional de turistas de todo o mundo. Volto a dizer: o Brasil, com seus potenciais de natureza, seus potenciais de história, da cultura, os seus atrativos, com toda essa grandiosidade que somos, tem apenas 0,43% do fluxo internacional de turistas. Temos muito ainda a ampliar. E dos que se servem da nossa malha, apenas 3% dos turistas vêm do exterior, os demais são turistas nacionais.

Bom, nós tivemos aí a pandemia, todos estamos vivendo ainda, vivenciando os seus problemas, e a gente trabalhou com algumas mitigações. Eu vou só pincelar rapidamente, porque os colegas que me sucederão poderão explicar melhor.

Nós tivemos regras excepcionais de reembolso e remarcação, que foram objeto de uma lei específica. Foi essa questão do garantir ao consumidor a acomodação, a remarcação do voo.

Nós tivemos também - não em decorrência da pandemia, mas coincidentemente agora e que vai ajudar nessa retomada - a extinção do adicional da tarifa de embarque internacional de US\$18, porque isso soava muito estranho, Senador Collor. Quando a gente estava acompanhando o início das *low costs*, havia algumas passagens que as *low costs* ofereciam a US\$25, e você teria que pagar uma taxa de embarque de US\$18. Então, quase que o mesmo valor. Era surreal. A mudança, a extinção dessa tarifa faz com que, assim que voltarmos aos patamares anteriores, ganhemos competitividade e possamos eliminar um gargalo aí que atrapalhava bastante o crescimento das empresas ou a atração dessas empresas para o País.

Tivemos a postergação de pagamentos de tarifas e outorgas sobretudo para as empresas concessionárias de aeroportos e também o pessoal da aérea. Estamos trabalhando em um reequilíbrio econômico-financeiro. Alguma coisa já foi feita; muito tem que ser feito ainda. O Sanovicz vai, com certeza, levantar alguns pontos que precisam ser melhorados, mas o Governo trabalha e caminha para que isso aconteça.

Hoje eu participei de outra reunião com o pessoal do Ministério da Economia, e eles anunciaram que, nas próximas horas, possivelmente amanhã, vai sair a nova rodada do Pronampe. Eles contam, Senador, que, na sexta-feira, o Congresso deve votar um refis ampliado, que vai pegar vários segmentos do turismo. E apontam que, neste momento, a bola está com os senhores novamente no Congresso. Então, há um refis ampliado na sexta-feira; amanhã o Governo libera as novas regras do Pronampe. Enfim, o Governo, se não fez ainda tudo que é possível, tudo que seria necessário, continuamos trabalhando, continuamos, sim, interessados em mitigar, em diminuir os nossos problemas causados pela pandemia nesse setor importantíssimo.

Bom, também vou fazer uma apresentação *en passant*, porque os meus colegas, sobretudo da Infraestrutura, poderão falar melhor sobre esse programa de modernização das regras da aviação como um todo, que trabalha com o foco em empresas de pequeno porte; temos requisitos diferenciados para ILAs; redução dos custos de treinamento, simplificação de registros e ampliação da comercialização de serviços. Tudo isso para que mais empresas e menores empresas - não as grandes, as macroempresas - possam vir e atuar sobretudo nessa questão da qual a gente fala hoje: a do voo regional. A gente acredita que mudanças por meio desse programa vão atrair mais empresas, vão estimular que mais gente se interesse em participar, em criar sua empresa e oferecer seus serviços na nossa malha doméstica.

O senhor falou no início, Senador Collor, das nossas rodadas de concessões aeroportuárias - serão sete; já foram seis concluídas. De 61 aeroportos, 44 já foram concedidos. Nós pretendemos com isso atrair mais 144 milhões de passageiros por ano. Ao longo dessas seis rodadas, o Governo Federal já conseguiu captar US\$5 bilhões; há um cenário de mais US\$4 bilhões que vêm de investimentos nesses próximos anos. Acreditamos todos que, a partir de 2022, os 200 milhões de passageiros que a gente estima que voltem a usar a malha aérea já estejam atendidos por gestão privada, ou seja, é a saída bastante expressiva do Governo Federal na gestão dos aeroportos e dessa questão da gestão aérea.

Certamente o meu colega da Infraero vai poder, depois, explicar melhor os desenhos e os desafios que esperam a Infraero nos próximos tempos.

Com isso, a gente trouxe ou pretende trazer alguns resultados, sobretudo para o aumento da satisfação dos usuários. Se a gente tem um usuário mais bem atendido, mais confortável, mais seguro, com certeza ele vai buscar o uso da malha aérea com maior propriedade. A modernização dos terminais e expansão da sua capacidade - alguns já estão adequados; eu cito Confins, por exemplo, que já está com a área bastante ampliada, hoje está buscando se estruturar, mas a gente ainda tem cidades que precisam desse investimento nessa expansão. O Ministério agora acredita que a chegada dos parceiros internacionais vai mudar o panorama. Obviamente, isso tudo vai chegar a uma melhoria dos índices de eficiência operacional, porque, quanto melhor essa malha aérea funcionar, menos atrasos, mais segurança, mais atratividade vai haver. E isso tudo é uma cadeia em sequência; novas oportunidades de parcerias comerciais vêm em decorrência disso.

Eu elenquei aqui algumas empresas que chegaram: a Fraport, da Alemanha, que vai operar, já está operando aqui; Fortaleza e Porto Alegre ficarão por conta dos alemães. A Vinci Airports, que é francesa, vai operar Salvador, na Bahia. A Changi Airport Group, que é de Singapura, vai operar o Galeão, no Rio de Janeiro - ou já opera, na verdade, o Galeão. A espanhola Aena vai operar Recife, Maceió, João Pessoa, Aracaju, Juazeiro do Norte e Campina Grande. A Zurich Airport já trabalha em Florianópolis, vem também para Macaé e Vitória, no Espírito Santo. Então, desses 22 aeroportos concedidos em 12 Estados por um período de 30 anos, a gente conseguiu, como eu disse, cerca de 5 bilhões.

Vêm aí, nos próximos blocos, os aeroportos em bloco norte: Manaus, Tabatinga, Tefé, Porto Velho, Rio Branco, Cruzeiro do Sul e Boa Vista. No bloco central: Goiânia, Palmas, São Luís, Imperatriz, Teresina e Petrolina. No bloco Sul: Curitiba, Foz do Iguaçu, Londrina, Navegantes, Joinville, Pelotas, Uruguaiana e Bagé.

O próximo ponto.

Cheguei ao objeto desta conversa de hoje: os aeroportos da aviação regional. O segmento é caracterizado geralmente pela oferta de voos de menor distância, com menos passageiros. E os aeroportos com uma menor demanda costumam interligar o aeroporto de uma cidade de pequeno ou médio porte a aeroportos maiores - essa é a caracterização da aviação regional.

Nós hoje temos uma malha formada de aeroportos regionais em 112 Municípios, e a gente pretende chegar a 200 cidades, oferecendo voos regulares - pelo menos esse é o cenário traçado antes da pandemia. Nós tínhamos, em 2019, 128 aeroportos operando de forma regular. Agora, com a pandemia, a gente teve um pequeno decréscimo.

Além dos investimentos federais - já, já eu vou falar um pouco melhor do que, por exemplo, o Ministério do Turismo está fazendo em infraestrutura aeroportuária em algumas cidades do País -, nós estamos também discutindo no Governo uma PPP para a Região Amazônica. Esse assunto está sendo conduzido pela equipe econômica. Já, já, vai chegar na PPI, que é o comitê de Parcerias Público-Privadas coordenadas pela Casa Civil. O assunto já está... A informação que eu tive é de que já está prestes a ser levada para a PPI chancelar, colocar no seu rol de produtos.

E nós também estamos dando apoio a Estados e Municípios para estruturar concessões e atrair investimentos, e aí eu falo do Ministério do Turismo também.

Nós temos uma Secretaria Nacional de Atração de Investimentos (Snaic). Nós colocamos lá um portal de atração de investimentos e, além disso, do ponto de vista do Turismo, nós prestamos assessoria para as empresas, para aquelas empresas, tanto aéreas quanto aeroportuárias, interessadas em se estruturar. Conto isso porque nós tivemos aí, ao longo desses últimos meses, oito rodadas de reuniões muito profícuas com a Itapemirim. Ela chegou ao mercado agora e já traz o DNA do turismo bastante presente na sua empresa, graças a um apoio da nossa secretaria, que tem uma coordenação especial que cuida de mobilidade e trata desses modais. Também a gente tem conversado com alguns Municípios, orientando-os quanto à melhor forma para estruturá-los ou para atrair investimentos para a melhoria dos seus terminais e para se prepararem para esse desafio. Bom, a Infraero está presente, mas eu vou aqui já dar alguns números.

Dos aeroportos que estão sendo trabalhados aqui pelo País, das cidades que têm um cruzamento de destinos, de interior, de aeroportos regionais com o cruzamento do turismo, nós temos, por exemplo, ações que estão sendo feitas em Dourados, Mato Grosso do Sul; Caxias do Sul, no Rio Grande do Sul; Parintins, no Amazonas; em Alcântara, no Maranhão, que coincide com o centro de lançamento e toda uma estrutura que está sendo feita para recepcionar turistas estrangeiros; Barreiras, na Bahia; Cascavel, no Paraná; Angra dos Reis, no Rio de Janeiro; Bonito, em Mato Grosso do Sul; e em Fernando de Noronha, em Pernambuco.

Os números que a Infraero passou - eu acredito que eles vão detalhar melhor - : 43% dos investimentos da Infraero já foram em aeroportos com perfis regionais, o que só corrobora esse trabalho que tem sido feito de melhoria dessa infraestrutura. Os que vêm por aí: a gente trabalha, como eu disse, com Parintins, Carauari, Coari, Eirunepé, São Gabriel da Cachoeira, Barcelos, Lábrea e Maués, que são algumas cidades da região amazônica que devem receber outros 380 milhões de investimentos que também estão sendo destinados. Nem todas são turísticas, mas São Gabriel da Cachoeira, com certeza, tem um atrativo maravilhoso lá, um conjunto de cachoeiras que, com essa melhoria do aeroporto, vai estimular também o turismo no local.

Já caminhando para o final aqui, os desafios do pós-pandemia. Eu trago aqui um avião que foi proposto pela Anac - agradeço aos colegas pela cópia que faço aqui, deliberada, do desenho de vocês. Ele mostra que 29,6% dos custos da aviação vêm dos combustíveis; 16,5% do pessoal; depreciação impacta em quase 13%; despesas operacionais ficam em torno de 12%; seguros, 11%. Enfim, nós temos aí um detalhamento de custos e despesas dos serviços aéreos.

Com esse eslaide, o que eu gostaria de trazer? O Ministério do Turismo tem acompanhado uma discussão que passa pela questão do combustível de aviação. Eu falei anteriormente que alguns Estados buscaram a desoneração, baixaram as tarifas de ICMS, e isso tudo movimentou o setor, mas hoje há uma outra conversa que está sendo travada dentro do Governo, que é a mudança do padrão do combustível. Hoje nós usamos o JET A-1, que trabalha com o ponto de congelamento do combustível para rotas polares, e o setor aéreo entende que não há necessidade dessa mistura de octanagem tão alta, que pode ser o JET A. Essa mudança vai trazer uma economia de 0,6% no valor do combustível. Como esse item de 29,6% é o maior peso para as companhias aéreas, 0,6% num peso de quase 30% da conta, vai trazer resultados. Bom, me deram 15 segundos para eu encerrar aqui. Nós vamos trabalhar também na padronização internacional da legislação trabalhista do setor aéreo e também trabalhamos - e a SAC pode falar melhor sobre isso - a desoneração tributária do *leasing* de aeronaves.

Esses aqui são dados muito mais de levantamento, de tarefas já realizadas.

Eu novamente agradeço ao Senador Collor a oportunidade de a Secretaria Nacional de Desenvolvimento e Competitividade do Ministério do Turismo se fazer presente neste ciclo de debates e sigo à disposição dos senhores.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Muito obrigado ao Sr. William França Cordeiro pela sua explanação.

Passo agora a palavra ao Sr. Ronei Saggiore Glanzmann, Secretário Nacional de Aviação Civil do Ministério da Infraestrutura.

**O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN** (Para expor.) - Muito obrigado, Senador Fernando Collor.

Em nome do Ministério da Infraestrutura, do Ministro Tarcísio de Freitas, queria agradecer a Comissão de Desenvolvimento Regional; cumprimentar também o Senador Izalci Lucas e parabenizar pela brilhante iniciativa de trazer um assunto tão importante, tão relevante para sociedade brasileira, que é a aviação regional. O Brasil é um país continental e esse tema, de fato, tem que ser debatido.

Queria rapidamente cumprimentar os meus colegas de mesa: William França, do Ministério do Turismo - um prazer revê-lo -; Juliano Noman, da Anac; Eduardo Sanovicz, da Abear; Brigadeiro Paes de Barros, da Infraero; e Jorge Arruda, da Inframerica.

Bom, só há craque aqui nessa discussão, Senador Fernando Collor, então, vou ser breve na minha fala. Eu acho que muita coisa já foi comentada pelo William França, até porque as agendas são convergentes dentro do Governo Federal. Esse tema é conduzido pelo Ministério da Infraestrutura, Secretaria de Aviação Civil e também Ministério do Turismo, até pelo relacionamento que tem a aviação com o turismo, que, de fato, é muito grande.

A gente está vindo de um ano muito complicado, um ano de pandemia, de maior crise da história do setor de aviação civil. O Brasil vinha fazendo todos os seus deveres de casa para poder atrair novas empresas, como o Senador muito bem colocou no início, abrindo ao capital estrangeiro. Chegamos a ter aí, como o William França falou, várias iniciativas de entrada de novas empresas no Brasil antes da pandemia. Vínhamos crescendo bem no nosso mercado e, aí, fomos surpreendidos pela pandemia, com impacto global. O setor de aviação no mundo inteiro sofreu bastante, mas nós não perdemos tempo, nós não paramos as nossas atividades, porque nós acabamos aproveitando o período de baixa demanda por transporte aéreo para poder realizar obras em aeroportos regionais, e não só em aeroportos regionais, mas em aeroportos de todo o Brasil.

A aviação regional no Brasil é estruturante e precisa, ainda, de muitos investimentos, carece de muitos investimentos.

O brasileiro ainda voa muito pouco. Como o William muito bem colocou, o brasileiro tem cerca de menos de 0,5 viagem *per capita* por ano. Então, o brasileiro ainda viaja pouco. Passageiros de países da OCDE viajam pelo menos três vezes esse índice e países mais desenvolvidos, como Estados Unidos, Austrália e países da Europa, chegam a viajar seis vezes o que o brasileiro viaja. E por que fazem isso? Primeiro, porque têm infraestrutura; segundo, porque têm renda - há uma questão de renda da população como um todo, mas têm infraestrutura disponível e têm tarifas mais baratas.

Eu até queria pegar uma carona aqui no que a cidadã Raquel Prado, do Tocantins, comentou sobre o preço das passagens ser punitivo ainda no Brasil, são preços altos. Isso é resultado de uma série de coisas - muitas já foram faladas aqui -: a questão do combustível de aviação, tributação, infraestrutura deficitária, a gente acha que cabe mais companhia aérea no Brasil, portanto, a entrada de novos *players* nesse mercado. Tudo isso faz parte de uma agenda maior de infraestrutura que vem sendo tocada pelo Ministério da Infraestrutura, Ministério do Turismo, Anac, Infraero etc.

Mas eu queria focar a minha fala, especificamente aqui, na questão dos investimentos, porque, no Brasil, nós fizemos uma série de investimentos com o objetivo de atingir uma meta muito clara para nós, que são 200 cidades atendidas pelo transporte aéreo regular no Brasil.

No Brasil, no auge das suas séries históricas, nós chegamos a atender cerca de 140 cidades, num passado recente, nas últimas duas décadas - cerca de 140 cidades com transporte aéreo -, e nós queremos chegar a mais de 200 cidades. Muitos anos atrás, o Brasil chegou perto desse índice de 200 cidades, mas era um outro contexto, um contexto de muita intervenção estatal, subsídio, etc., que é uma realidade que hoje a economia não comporta mais. No passado recente, a gente chegou, no máximo, a 140 cidades, e achamos que o Brasil tem condição de chegar a mais de 100, mais de 200 cidades atendidas num curto espaço de tempo. Agora, para isso, nós precisamos, basicamente, de infraestrutura disponível nesses aeroportos e de modelos de negócios sustentáveis.

Aqui eu queria, antes de falar da infraestrutura, falar rapidamente desse modelo que está nascendo no Brasil, que é muito interessante, chamado sub-regional. Sub-regional são aviões de pequeno porte, de nove assentos - avião Cessna Grand Caravan, por exemplo -, que conectam com as grandes aeronaves, aeronaves maiores, como o ATR-72, o Boeing 737, o ATR 42-300/320, o Embraer 190, 195, e fazem a chamada aviação sub-regional dentro desses programas de incentivos estaduais de redução do ICMS, ou seja, quanto mais cidades atendidas no interior do Estado, menor é a alíquota do ICMS em toda a malha estadual, inclusive na capital. Isso acaba viabilizando as operações da aviação sub-regional, porque ela consegue dar capilaridade, chegar a várias cidades e remunerar a companhia aérea por meio da desoneração dos grandes voos, geralmente partindo da capital daquele Estado. A gente tem excelentes resultados sendo obtidos no Brasil com isso. Por exemplo, o Estado do Rio Grande do Sul, com uma boa experiência; o Paraná, antes da pandemia, vinha também numa excelente experiência; o Ceará; a Bahia; o Rio de Janeiro, agora, baixando o ICMS; São Paulo também fez um movimento importante em 2019; Estados do Norte e do Nordeste. Então, isto está se tornando uma realidade no Brasil: aviões de pequeno porte conectando com aviões de grande porte.

O Brasil é muito diversificado, é impossível atendermos todo o País com um tipo só de avião; precisamos de aviões que vão de nove assentos a 300 assentos, 350 assentos, para podermos atender toda essa diversidade que nós temos no mercado de aviação nacional.

Esse é um viés, o viés do serviço aéreo, que passa pelo combustível, passa pelos novos modelos de negócio, pelos investimentos estrangeiros no setor, abertura para novas empresas, e por aí vai. Mas há um viés muito importante sobre o

qual a gente se debruça muito aqui na infraestrutura, que é o viés do investimento nos aeroportos regionais. A infraestrutura aeroportuária brasileira colapsou ali no início da década passada, tivemos um crescimento... O Brasil processava, em número de passageiros transportados, que é diferente um pouquinho dos números que o William falou - o William falou em números de embarques e desembarques, e a gente trabalha aqui com números de passageiros transportados, que é mais ou menos metade, ou seja, para cada passageiro transportado, um embarque e um desembarque, eventualmente uma conexão aí no meio -, em número de passageiros transportados, o Brasil saiu de 30 milhões e chegou a 120 milhões de passageiros em 2019, antes da pandemia. Então, houve um *boom* muito grande de demanda por transporte aéreo no Brasil. Isso saturou a nossa infraestrutura. A nossa infraestrutura era basicamente construída na década de 80, início dos anos 90, e aí houve uma saturação dessa infraestrutura e foi necessária uma série de investimentos, investimentos importantes, feitos pelas concessões.

Como já foi colocado aqui, já estamos na nossa sexta rodada, preparando a sétima rodada de concessão. Então, nós já temos hoje, concedidos no Brasil, 44 aeroportos, e mais 16 em processo de concessão e isso viabilizou muitos investimentos. Todo mundo percebe o que era o aeroporto de Brasília antes e depois da concessão, o que era o aeroporto de Florianópolis antes e depois da concessão, o aeroporto de Confins, Viracopos, e por aí vai. Então, temos um modelo consolidado, bem-sucedido, que, ao longo da última década, conseguiu entregar uma infraestrutura de qualidade para a população brasileira. Mas não é só isso. Temos muitos investimentos também acontecendo em aviação regional. Em grandes números, durante este Governo, o Governo do Presidente Bolsonaro, serão investidos R\$8,6 bilhões em aeroportos no Brasil, em quatro anos; 65% desse recurso é capital privado, dentro dessas concessões. Entregas importantes, como o aeroporto de Porto Alegre, o aeroporto de Fortaleza, o de Salvador, aeroporto que vai entrar em obra agora, Recife, os demais aeroportos do Nordeste e por aí vai, R\$8,6 bilhões. Desses R\$8,6 bilhões, nós temos R\$2,5 bilhões de investimentos em aeroportos regionais - parte desses R\$2,5 bilhões realizados pela iniciativa privada, parte pelo Fundo Nacional de Aviação Civil, que é o Fnac. Cerca de 65%, iniciativa privada, 35% com recursos do Fnac.

E aí, nós temos, a partir da quinta rodada de concessão, os aeroportos regionais também junto com os aeroportos de grande porte. Então, concedemos agora, recentemente, junto com Manaus, o aeroporto de Tefé, de Tabatinga, de Cruzeiro do Sul, junto com o aeroporto de Curitiba, Bagé, Uruguaiana, Pelotas, aeroporto de Navegantes, Londrina, e por aí vai. É um modelo já bastante consagrado, exitoso, de sucesso, e nós estamos implementando aqui no Brasil.

Além disso, nós temos também os investimentos feitos pelo Fundo Nacional de Aviação Civil. Nós temos a Infraero. O Brigadeiro Paes de Barros, que é o Presidente da Infraero, daqui a pouquinho vai comentar sobre esses investimentos realizados com uso do Fundo Nacional de Aviação Civil, e também parcerias com Estados e Municípios.

Nessa carteira, nós temos obras muito importantes, estratégicas, que já foram entregues ou estão sendo entregues esse ano e no ano que vem. Vou citar como exemplo aqui - acho que o Brigadeiro vai comentar - o aeroporto de Macapá, que foi uma entrega sensacional, realizada em 2019, um terminal todo totalmente novo. Fizemos este ano uma entrega importante em Navegantes, em Santa Catarina; temos obras importantes em Uberlândia, em Minas, em Montes Claros, em Campo Grande e diversas outras obras que foram entregues já - Marabá, no interior do Pará, por exemplo, e uma série de outras que nós entregamos Brasil afora.

Isso tudo para quê? Isso tudo para viabilizar o transporte aéreo nessas localidades, juntamente com as iniciativas mercadológicas - vamos dizer assim -, na parte tributária, na parte de abertura a novos mercados, a novas empresas, a investimentos, tudo isso para viabilizar a operação regional, que, de fato, muda a dinâmica de uma cidade, muda a economia de uma cidade. Quando chega um avião, um voo regular naquela cidade, de fato, você tem uma nova dinâmica para toda aquela região e assim a gente tem essas iniciativas.

Por fim e não menos importante, eu queria aproveitar - o William citou rapidamente - algumas iniciativas no campo das PPPs, nos aeroportos regionais. A gente está de fato trabalhando numa modelagem de parceria público-privada para aeroportos de pequeno porte. O primeiro bloco que a gente está trabalhando é o bloco amazônico. São oito aeroportos na Região Amazônica que devem receber cerca de 380 milhões de investimento do Fundo Nacional de Aviação Civil, por meio de parcerias público-privadas.

Então, rapidamente aqui, como palavras iniciais e sem também cansá-los demais, porque o William já trouxe uma série de informações dentro da nossa agenda de trabalho, eu acho que o foco é isso. Nós temos hoje cerca de 112 cidades recebendo investimentos do Fundo Nacional de Aviação Civil ou de concessões federais. Então, são 112 aeroportos, que vão desde Congonhas até o aeroporto de Bagé, até o aeroporto de Eirunepé, de Carauari, de Lábrea e por aí vai. Então, é uma carteira bastante grande em andamento.

Do ponto de vista da aviação civil, da Secretaria Nacional da Aviação Civil, eu acho que as palavras iniciais são essas. Seria importante agora a Infraero complementar com seus investimentos e a Anac. Eu acho que o Juliano deve comentar

um pouco sobre as iniciativas regulatórias para melhorar a burocracia, reduzir a burocracia e flexibilizar para viabilizar mais investimentos no ramo da aviação civil.

Então, eu quero agradecer mais uma vez à Comissão de Desenvolvimento Regional, em nome do Ministro Tarcísio e de todo o Ministério da Infraestrutura, e falar, Senador Fernando Collor, que é sempre uma honra enorme estar aqui com os senhores. E falar que nós não esquecemos os aeroportos do Estado de Alagoas, notadamente o aeroporto de Maragogi. Nós sabemos a importância e a relevância daquela cidade maravilhosa, que eu inclusive frequento, viu, Senador, porque eu adoro aquela região ali. E em breve pousaremos lá, se Deus quiser, num aeroporto regional naquela localidade.

Obrigado. É um prazer estar aqui.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Muito obrigado ao Dr. Ronei Saggiore Glanzmann pelas suas palavras e sobretudo por essa boa notícia de que o aeroporto de Maragogi finalmente vai sair do papel. Maragogi é um dos pontos de atração turística mais importantes do Brasil e de Alagoas, sem dúvida, belíssimas praias, excepcionais pousadas, uma culinária e um artesanato também inextinguíveis. Ficamos muito felizes todos nós com essa boa notícia de que o aeroporto de Maragogi vai, sim, ser realizado, a construção do aeroporto. Passo a palavra agora ao Sr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas.

**O SR. EDUARDO SANOVICZ** (Para expor.) - Boa noite, Senador Collor. É um prazer estar de volta a esta Comissão. Outro dia eu fiz uma brincadeira com um amigo dizendo que daqui a pouco eu peço uma carteirinha de sócio-atleta aqui pelas vezes em que fui convocado, mas toda vez para mim é um prazer estar aqui, compartilhar e debater com as Sras. e com os Srs. Parlamentares e com os colegas de Mesa.

Aproveito para saudar todos, Ronei, William, Juliano, Brigadeiro Paes de Barros e o colega da Inframerica. É um prazer estar aqui.

Vou tentar compartilhar minha tela para rapidamente passar aqui.

Perfeito. Então, muito rapidamente, o William fez um brilhante apanhado e síntese das agendas da Anac, da SAC e da Infraero na sua apresentação e isso nos poupa tempo.

A Abear, como todos sabem, nessa década, trabalhou o tripé no qual eu queria me ater ao tema da regulamentação alinhada ao modelo internacional e como ela é fundamental para o nosso crescimento.

É público o impacto que a pandemia teve no setor, particularmente o impacto sobre a demanda. Nós caímos para 7% da malha pré-pandemia, enquanto, na outra mão, o câmbio explodiu. O Brasil foi campeão mundial de desvalorização cambial, o que faz com que aqueles 29% do quadro que o William mostrou na saída, hoje, já estejam sendo 34, 35 o custo do querosene. É um desafio que nós temos que enfrentar, o câmbio e o custo do querosene na saída da pandemia.

Uma outra notícia que me parece bastante relevante para compartilhar é como a malha está se comportando. E este mês de junho, agora, é o primeiro mês deste ano no qual nós temos metade da malha já no ar e subindo. Nossa expectativa para julho é melhor e para agosto também é melhor. Isso para nós está absolutamente vinculado ao avanço da vacinação. Então, é importante, Senador Collor. Eu aproveito aqui para reafirmar algo que eu sei que é um compromisso também do Senado da República, todo compromisso com a aceleração da vacinação para que esses números possam ser cada vez melhores, e que a gente possa atender cada vez mais gente e mais destinos a preços cada vez mais competitivos.

Temos procurado contribuir para isso transportando gratuitamente profissionais, equipamentos e, principalmente, vacinas por todo o País, mais de 80 milhões já. Para os senhores terem uma ideia, à exceção das vacinas ministradas em São Paulo, todas as demais do País inteiro andaram de avião gratuitamente para chegar ao braço das pessoas. E nos orgulha estar fazendo isso, porque é positivo para a Nação e para a sociedade.

Especificamente sobre aviação regional, para nós ela é um dos cinco temas mais importantes para a retomada, ao lado de protocolos sanitários, dos novos temas, tipos e projetos de turismo que nós vamos ter, especificamente esse que está juntando trabalho com lazer. Aviação regional é foco e é eixo de nossas ações e debates.

Como é que nós a vemos? Primeiro, nós entendemos... Nós fomos fazer uma pesquisa muito profunda nisso já há algum tempo para entender como que a aviação regional se comporta enquanto modalidade, tanto na América como na Europa, como na Ásia. Há uma série de modelos, mas todos eles apontam para algumas coisas. Primeiro, a necessidade de se coordenar ações e programas entre o setor público e o setor privado, porque aviação regional ou a sub-regional, já mencionada pelo Ronei, em uma série de países nos quais o destino final é uma pequena cidade, apenas essa demanda de mercado, sustentada pela capacidade econômica de consumo daquele pequeno Município, não para de pé em relação aos custos da aviação.

Então, nós temos que enfrentar duas agendas. A primeira é a de redução de custos e a segunda é de incremento à renda e à atividade econômica. Agora, esse segundo é resultado de um conjunto imenso e articulado de políticas de Governo,

não está na governabilidade exclusiva da área de aviação. Portanto, é tema de debate permanente em desenvolvimento regional, é claro. Agora, dos temas que estão ligados à nossa governabilidade, há alguns que eu creio que valem a pena ser comentados aqui e resgatados aqui, especificamente quando a gente fala de infraestrutura e de demanda.

Nós já tivemos uma política, muitos anos atrás, década de 80, que foi o Sitar; o País foi dividido em regiões, as empresas se candidataram a isso e cada uma ficou numa região. A antiga TAM nasce aqui e cresce aqui. Ela não nasce aqui, mas cresce aqui quando ganha uma das áreas.

Aqui eram conhecidas, na época, a Nordeste, a Rio Sul... Mas, como bem o Ronei levantou, a política de subsídios acaba criando problemas, e o cenário, o desenvolvimento da economia nos mostrou, e mostrou ao País, que esse não era um caminho. Tivemos um segundo, o Pdar, e agora começamos a investir em sistemas e infraestrutura na região da Amazônia.

Agora, quando nós fomos pesquisar isso, estávamos também avaliando como as associadas... Todas as empresas que voam regional hoje são associadas à Abear: tanto a Abaeté quanto a Rima, quanto a Voepass. Uma delas com aviões um pouco maiores, os ATRs, as outras operando com um cara.

O primeiro destaque que nós entendemos positivo e favorável no ambiente regulatório é o do voo simples, conta com o nosso apoio. Vale aqui registrar mérito à SAC e à Anac pelo desenvolvimento desse processo e pela prática de debate amplo para um setor que marcou essa atividade até aqui. As medidas são extremamente importantes. E nós entendemos o que aí nós temos, primeiro, somado ao voo simples e à simplificação da regulação, que esse fato apenas já vem gerando uma movimentação importante na aviação regional.

Recentemente, por exemplo, no Sul do País, uma nova empresa, na região do Paraná, credenciou-se a voar em voos sub-regionais de forma regulada. Segundo, há um conjunto de investimentos de infraestrutura sendo colocados, contam com todo o nosso apoio. E aí tem duas questões que nós queremos colocar aqui de forma muito relevante. Na medida em que a Infraero vem se retirando dos aeroportos que estão sendo concessionados, é importantíssimo que o País aproveite o incrível, o imenso patrimônio técnico e intelectual que nós temos na Infraero.

Há um conjunto de milhares de profissionais que, ao longo desses últimos 15, 20 anos, resolveu desafios enormes em aeroportos como Congonhas, como Galeão, como Guarulhos, Belém, Manaus, aeroporto no mar, aeroporto na terra, enfim, de tudo que é jeito, e é importante ter um programa que possa aproveitar esse capital humano em aeroportos que seguem com a Infraero e em aeroportos regionais que podem vir a fazer parte de uma operação colocada por ela.

Segundo, nós também gostaríamos de ver, e nós nos propomos a apoiar, um programa que a SAC já está colocando no ar de treinar equipes, porque muitas vezes uma pequena prefeitura tem lá os seus funcionários tomando conta de um aeroporto, mas precisam ser treinados, capacitados; precisam estar atentos a novas demandas de segurança e técnicas para que possam se credenciar a receber um voo, na medida em que há um conjunto de normas das quais as empresas não podem abrir mão. Por exemplo, Senador Collor, Senador Lucas, uma empresa sub-regional com avião de nove lugares, se ela tiver operando em *code-share* com uma empresa que trouxe alguém do exterior, ela tem que estar com padrões auditados internacionalmente.

Nas pequenas, nós chamamos de ISSA e, nas grandes, de IOSA, que demandam, inclusive, uma série de atenções e de detalhes em solo. Portanto, o fato de um aeroporto ser pequeno, se a gente quer credenciar o interior do País em algumas regiões para turismo internacional, é preciso treinamento e investimento nas equipes.

E, por fim, um debate já iniciado sobre a revisão de custos, tributos e insumos. Do ponto de vista de custo, o maior deles é o do querosene. A maior bandeira para equalizar esse custo com o custo internacional tem sido a redução de ICMS. Seria muito importante esse tema avançar.

Um grande avanço que tivemos, em 2019, foi com São Paulo. Quando nós conduzimos a negociação por São Paulo e viemos de 25 para 12, o nosso compromisso foi adicionar 490 voos semanais à malha de São Paulo. O círculo virtuoso gerado a partir da redução acabou por incrementar 709 voos semanais na malha aérea paulista, Senador, para o senhor ter uma ideia. Então, isso mostra como é importante.

Nós construímos acordos já em 25 das 27 unidades. A última está em debate esses dias, uma unidade lá da Amazônia, e o DF também já foi. São 26, Perdão.

Dois: tributos. Além do ICMS, que é um tributo, há outros, por exemplo, que só existem no Brasil, e aqui me permita um detalhe: o Brasil é parte da comunidade econômica internacional, nós seguimos os acordos internacionais. Um deles, na aviação, é que, quando não se cobra um tributo de um avião que vem de fora para cá, não se pode cobrar dele daqui para fora. Então, por exemplo: PIS/Cofins só existe no Brasil, assim como ICMS só existe no Brasil. Então, se dois aviões da mesma Latam, da mesma GOL, estacionam em Guarulhos, abastecem na mesma bomba e um sai para Fortaleza e outro para Buenos Aires, o que sai para Fortaleza saía antes com 25% de ICMS, agora sai com 13,3%; o que vai para Buenos

Aires, com zero. Por quê? Porque em Buenos Aires não existe esse tributo. Assim como o que sai para Miami, para Roma, para Paris, para Dubai, para Tóquio. Portanto, isso faz com que visitar Maragogi, Senador, em algumas situações, seja mais caro do que ir para Santiago ou para Buenos Aires.

Então, esse é um tema que o Senado pode enfrentar. O senhor há de se recordar que, em 2017, um projeto para alinhar isso obteve 47 votos no Senado. Quarenta e seis. Perdão. Obteve 46 votos. Faltaram oito para fazer 54 e para, de alguma forma, resolver esse problema. Portanto, nós temos aí uma segunda agenda em tributo.

PIS/Cofins é outro que também pode ser colocado aí. Se eliminar o PIS/Cofins do querosene de aviação, a gente fica mais perto ainda do custo internacional.

Um número para a ciência de todos: enquanto aqui no Brasil nós tivemos aí de 32%, 33% do custo do bilhete aéreo para o querosene, a média americana é de 20% a 22% e a média europeia é de 22% a 24%. Esse é o custo no final do dia.

Quanto a insumos, a narrativa é rigorosamente a mesma, quando a gente tem que lidar com o câmbio impactando, por exemplo, todos os nossos custos ligados ao avião, à aeronave em si, ao seu *leasing*.

Eu creio, Senador - eu procurei ser muito rápido aqui, para ganhar o tempo necessário para a gente avançar -, que nós temos uma agenda importante, temos temas que estão na governabilidade do Senado da República e temos temas que são de articulações de todo esse grupo que está aqui trabalhando.

Eu queria, a modo de encerramento, registrar aqui para os *Anais* do Senado e do Parlamento a nossa satisfação na travessia dessa crise com a qualidade do trabalho, com a prontidão, com a parceria e com o resultado construído pelas equipes da Secretaria de Aviação Civil, da Agência Nacional de Aviação Civil, da Infraero e do Ministério do Turismo, sem me esquecer do Decea, que aqui não está presente, mas merece também uma menção, porque esses entes de Governo foram fundamentais para que uma agenda que nós tínhamos de três blocos se implantasse. O primeiro bloco era de responsabilidade nossa e das empresas aéreas; o segundo dependia dessa articulação, e ela aconteceu; e a única agenda que segue em aberto e inconclusa são demandas ao Ministério da Economia, ligadas ao IR do *leasing*, que até agora nós não conseguimos resolver, e temas que já ficaram para trás.

Muito grato pela gentileza e pela atenção, eu encerro aqui, cumprimentando o Senador Izalci e o senhor pela iniciativa e pelo debate.

Muito obrigado!

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Muito obrigado ao Dr. Eduardo Sanovicz, Presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas.

Passo agora a palavra ao Sr. Juliano Alcântara Noman, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

**O SR. JULIANO ALCÂNTARA NOMAN** (Para expor.) - Obrigado! Boa noite, Senador! É um prazer estar mais uma vez aqui com o senhor. Uma boa noite aos meus colegas de mesa, companheiros nesta batalha em prol de universalizar a nossa aviação e levá-la para todos os rincões do nosso País e, de fato, democratizá-la.

A gente vê os números, Senador: 119 milhões de passagens e viagens - é indiscutível o crescimento. Já foram trinta e poucos, o Ronei comentou. Então, a gente costuma dizer que a aviação já é muito popular no Brasil, mas ela ainda não é universal; ela, infelizmente, ainda não é de acesso de todos os brasileiros, como a gente gostaria. Quando o senhor pega esses 119 milhões, números pré-pandemia, quando o senhor pensa em CPF, considerando que muitos voam mais de uma vez por ano, a gente tinha alguma coisa entre 25, 30 milhões de CPFs para uma população de mais de 200 milhões de brasileiros, né? Então, a gente ainda tem um trabalhinho bom a fazer para, de fato, universalizar o acesso à nossa aviação e transformá-la num meio de transporte essencial no Brasil, um País imenso como o nosso, e também um transporte muito seguro, que dá acesso ao País inteiro. Então, no fim das contas, de fato, democratizar a aviação é conectar o País, para ser bem literal.

Quando o senhor pensa, Senador, que esses 30 milhões, de acordo com os últimos censos, equivalem a mais ou menos à proporção da população que está na classe A e B e, quando o senhor vê a classe C ali embaixo com 115 milhões de brasileiros, no fim das contas, o que a gente percebe é isto: classes A, B e alguma coisa da C estão voando de avião, mas a gente tem 115 milhões de brasileiros que estão quase acessando o transporte aéreo. Por isso, acho que essas pautas que os meus colegas que me antecederam já falaram... Redução de custo é muito importante; aumentar os investimentos é muito importante, isso traz mais empresas, traz mais competição; aumentar a infraestrutura é muito importante. Eles já falaram aí um pouco dessa grande estratégia que nós da aviação e do ministério... O Ministério do Turismo está sempre nos apoiando muito. A gente tem trabalhado nos últimos anos.

Vou tentar ir, daqui para a frente, Senador, com algumas medidas bem de Anac mesmo. Quando a gente pensa em reduzir custo, há esse custo de tributo, que é um custo direto. Se é reduzida a alíquota, reduz-se o custo, no fim das contas.

E tem também aquele custo que a gente chama de custo regulatório: a depender da quantidade de requisitos, da dificuldade que é para cumprir os requisitos, você facilita ou dificulta a vida de quem quer colocar a aviação para rodar, de quem quer colocar mais pessoas dentro dos aviões.

Então, vou falar um pouquinho disso, que é um pouco da agenda bem da Anac. Antes disso, só reafirmando que a gente apoia, estamos trabalhando juntos em todas essas ações que já foram faladas. É uma grande estratégia, como eu falei para o senhor, para de fato universalizar o acesso à nossa aviação.

Mas, enfim, o que aconteceu, Senador? A gente voava, ali no pré-pandemia, para alguma coisa em torno de 97 localidades - vou chamar - regionais. Regionais é o quê? As não capitais, está? Então, a gente voava ali para 97 lugares, mais ou menos. Aí veio a pandemia, ano passado e, ali em maio de 2020, a gente estava voando para 15 não capitais. É uma redução muito grande, mas, ali naquele momento, é o que foi possível fazer.

A gente, juntamente com as empresas aéreas, montou o que a gente chamou de malha aérea essencial. Então, operamos todas as capitais, para conectar o País, e mais 15 não capitais. A aviação está recuperando. Anos difíceis de Covid, mas agora, para julho, já está previsto a gente voar para alguma coisa em torno de 65 não capitais.

O que eu acho que isso demonstra? Demonstra o poder, a força e o potencial da aviação regional. Algum tempo atrás se falava de aviação e basicamente se falava de grandes centros, de grandes capitais. É claro que ainda é o grosso e o forte da nossa aviação. Mas a gente vê um potencial muito forte regional, um potencial muito forte nas cidades fora das grandes capitais. Sei que agora, em julho, já estão previstos voos para 65 cidades que são não capitais.

A gente vem, na Anac, tomando uma série de medidas, Senador, tanto agora na pandemia... Aí, com o Voo Simples - vou falar um pouco disso mais para frente - houve uma série de medidas para permitir facilitar o acesso ao que é a aviação, ao que a gente chama de aviação regional, alguma coisa de aviação regular, outra coisa de aviação não regular; no fim das contas, a gente quer permitir o acesso como um todo, a gente está bem focado nisso.

Então, uma medida que aconteceu e já está funcionando na aviação é, por exemplo, permitir operações em áreas isoladas da Amazônia Legal. A gente está permitindo pousos em áreas não homologadas, para extração de pessoal, para levar medicamento, emergência de saúde, coisas desse tipo. Então, a gente tomou essa medida. Veio uma portaria cautelar, ano passado; aí, agora, a gente toma uma resolução, a gente torna isso meio que permanente. A gente acha que com isso, de uma certa maneira, a gente consegue inserir o transporte aéreo na vida dessas pessoas, porque é tão importante, não é? Seja questão de saúde, seja alguma outra emergência, até questões de cidadania mesmo, muitas vezes para apoio para questões de cidadania. Então, acaba sendo muito importante. A Anac já tomou essa medida, ela já está funcionando.

Tem uma reunião de diretoria amanhã, marcada; a gente deve deliberar sobre isso, colocar em audiência pública, que é para permitir operações em aeródromos que não têm estação meteorológica. Vou resumir a história, Senador: A gente faz uma regra aqui, a gente diz qual é o mínimo de equipamento que um aeroporto... Qual é a mínima infraestrutura que deve ter ali para você chegar com aviação regular?

Para as grandes capitais, isso é mais fácil, não é um grande problema. Para as grandes cidades, que não são capitais, também... Você consegue ali uma boa infraestrutura. Mas aí, quando a gente vai chegando na aviação regional e sub-regional, como já foi colocado aqui, vai ficando mais e mais difícil. Aí a gente tem uma série de aeródromos que têm uma boa infraestrutura, situação de pavimento, área do aeródromo como um todo, até sinalização, mas falta estação meteorológica no aeroporto. E aí, até então, era simplesmente proibido.

A gente fez um trabalho um tempo atrás junto de algumas empresas aéreas, para permitir uma operação em algumas localidades específicas, vimos que a gente poderia inserir isso na regulação, um estudo muito grande, e a sugestão, amanhã, caso confirmada uma reunião de diretoria, a gente vai colocar em audiência pública, é, sob certas condições, medidas operacionais... Às vezes você usa a estação meteorológica que não é do aeroporto, mas existe na cidade, enfim, e aí há umas medidas operacionais adicionais... A gente vai permitir o pouso e a operação regular nessas localidades. Com isso a gente amplia muito a possibilidade de voos e de novas ligações e novos serviços para isso que a gente está chamando aqui de aviação regional.

Estamos bem confiantes na medida, a ideia é colocar em audiência pública, receber contribuições, mas, enfim, até o fim do ano a gente quer estar com isso regulamentado, sendo parte das opções do nosso dia a dia.

Outra coisa que está em estudo e que até o fim do ano a gente também quer regulamentar é o que a gente chama de "operação anfíbia". O que é isso? É permitir o pouso em mares, lagos, rios... Isso para a Amazônia, por exemplo, fala muito bem, mas é no Brasil como um todo. A gente tem mais de mil rios aí que poderiam ser utilizados para pouso e decolagem de aeronaves. Isso amplia demais o acesso para várias localidades. Então, a gente está estudando.

Fizemos um trabalho grande com autoridade do Canadá, uma parceria com eles. Eles já operam assim há muitos anos. Estamos terminando de formatar nossa regra e, na sequência, ela entra em audiência pública também. A gente acha que é mais uma opção que acaba dando acesso e, sob muitos pontos de vista, é até mais barata, porque aí você não precisa asfaltar, você não precisa construir da noite para o dia. Com todo um envelope de segurança operacional, você vai adicionar quase mil rios aí, mil e poucos rios, se a memória não me falha, que poderiam ser passíveis de receber essa operação e ajudar a atender às populações.

Outra medida que a gente tomou e que a gente tem visto que acaba tendo um potencial importante também é permitir que as empresas de táxi aéreo vendam passagens. Com certos limites, sob certas condições, mas elas podem já vender passagens. Então, é o que a gente chama de "venda de assentos em táxi aéreo". Isso também aumenta muito a possibilidade, porque, muitas vezes, não viabiliza um voo regular, mas você tem uma empresa de táxi aéreo que acaba operando ali. Às vezes, na perna de retorno que ela iria voltar vazia, ela pode vender o assento, colocar alguns passageiros e opera. E aí em um limite de até 15 voos por semana, em aeronave de até 19 assentos. A gente cria mais uma possibilidade de serviço aí. A gente acha que isso também é mais uma medida que acaba possibilitando e ampliando a possibilidade de a gente ter mais localidades atendidas na nossa aviação regional.

Essa é uma medida que vem acontecendo. Ela ainda está ganhando tração. A gente ainda tem visto muitas dúvidas das empresas de táxi aéreo, mas a gente está trabalhando com elas. A gente acha é uma medida que tem muito potencial.

Há uma outra medida, Senador, que não é diretamente ligada à infraestrutura ou a empresas aéreas, mas que a gente acha que acaba democratizando também, que foi a ampliação - e a gente fez isso ano passado... A gente ampliou o número de sala de provas, para fazer os exames teóricos para o pessoal da aviação: comissários, pilotos... Até o ano passado, eles tinham que ir para algumas localidades nas capitais, basicamente, e nem todas as capitais tinham. Por exemplo, acho que Rio Branco não tinha.

E a gente ampliou para 49 cidades - e, aí, estamos no Brasil inteiro agora. Então, até para ajudar a forma aquela indústria e aumentar a possibilidade de pessoas, a gente acha que tudo isso tem um ciclo interessante, a gente começa a criar ali uma vida de aviação nessas localidades... Então, a gente tomou essa medida, também.

Tudo isso, como eu falei ao senhor, com o objetivo de democratizar e universalizar o acesso. Citei algumas das medidas, Senador, e elas estão todas debaixo de um grande guarda-chuva de um programa que nós fizemos ano passado que a gente chamou de Voo Simples, que o Eduardo Sanovicz já comentou aqui, que é um programa que visa simplesmente - é uma grande faxina regulatória no mundo da aviação - simplificar medidas, simplificar a cobrança de requisitos, tirar aqueles requisitos que não fazem sentido, a maneira, muitas vezes, de cobrar os requisitos. Então, com isso, a gente ataca diretamente o custo Brasil e, na sequência, reduz o custo da aviação. A gente consegue reduzir passagem, viabiliza destinos e aí a gente fala de colocar aqueles 115 milhões de brasileiros para dentro das aeronaves. Um monte de outras localidades: o Ronei comentou que a gente tem uma meta de ter pelo menos 200 localidades com voos regulares.

O Voo Simples é uma medida ampla. Temos mais de 200 ações - algumas já implementadas e umas até, Senador... Vou aproveitar o espaço aqui para pedir já o apoio dos senhores, coloquem no radar. O Presidente está apreciando uma medida provisória que a gente editou. Anac e SAC ajudaram o Minfra a editar. O Presidente está apreciando, e a expectativa é de que ele assine nos próximos dias o que a gente chama de MP do Voo Simples, que é uma grande faxina regulatória nas nossas leis, no nosso Código Brasileiro de Aeronáutica, que vai nos permitir fazer as mudanças infralegais ainda maiores e ainda mais ousadas para poder democratizar e universalizar o acesso à aviação.

Enfim, como palavras iniciais, Senador, espero não ter tomado muito tempo de vocês. Eram essas as minhas considerações, mas, claro, queria agradecer aqui a oportunidade e colocar a Anac inteira à disposição dos senhores.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Muito obrigado ao Sr. Juliano Alcântara Noman, Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Passo agora a palavra ao Sr. Brigadeiro Hélio Paes de Barros, Presidente da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero).

**O SR. HÉLIO PAES DE BARROS JÚNIOR** (Para expor.) - Boa noite, Senador Fernando Collor - desde já, relembro os nossos tempos onde o senhor pode voar Mirage lá em Anápolis conosco -; Senador Izalci; Dr. William França; meu amigo Ronei; Eduardo Sanovicz, Juliano Noman, meu companheiro de Anac; e o Dr. Arruda também.

Rapidamente, Senador, eu não vou bater novamente nos mesmos assuntos que já foram tratados, mas eu gostaria de levar para um outro viés que eu acho que é extremamente importante. Isso tem a ver um pouco com o que o Juliano comentava sobre o Voo Simples. Eu costumo dizer, fazendo uma paródia em relação a isso, que é o Pouse Simples. Por

quê? Porque nós precisamos nos preocupar não apenas com as empresas aéreas, com aqueles que voam, mas também com a infraestrutura portuária.

E o que eu costumo citar é que, no passado - o senhor sabe melhor que ninguém -, em 1941, quando foi criado o Ministério da Aeronáutica, ele tinha dois vieses: um, que era a Força Aérea propriamente dita; e o outro, que era o desenvolvimento da aviação civil. E aí entraram a Embraer, DAC, CPA, Infraero etc. Por quê? Naquele momento, nós tínhamos ainda uma visão adolescente na gestão desse tipo de atividade. Então, era necessário que o Governo assumisse isso, para que isso, então, caminhasse para um viés de maturidade. Isso aconteceu, criamos a Anac, a própria Embraer foi privatizada, e chegou a hora da Infraero também, por alguns motivos - algum deles até por falta de investimento do próprio Governo -, usar do instrumento de fazer as concessões, para que a gente possa, efetivamente, ter uma infraestrutura aeroportuária melhor. Bom, isso é importantíssimo, e nós concordamos totalmente com esse viés.

No que tange, em especial, à aviação regional, o que nós gostaríamos de pontuar a todos os nossos companheiros que aí estão é que, infelizmente - e o senhor conhece isso profundamente -, nós ainda temos dentro das prefeituras e dos próprios governos estaduais um viés de tratar. A importância é o hospital, a importância é o colégio e etc. e etc. e tal, e falta ainda um pouco de cultura para a administração de aeródromos pequenos. Por que estou dizendo isso? Muitas vezes nós fazemos um investimento bastante grande numa localidade, e, por um problema na cerca, nós temos lá a ida da Agência Nacional de Aviação Civil, que vai fechar esse aeroporto.

Então, ainda acho... E aí vou conjugar duas ações, que é a perda pela Infraero dos grandes aeroportos, mas eu vislumbro ainda que, no futuro, a médio prazo, a Infraero ainda pode se tornar uma "chocadeira" de pequenos aeroportos, de maneira a fazer a gestão desses pequenos aeroportos, e aí, eu cito, como o Dr. William França colocou... Por exemplo: estamos assumindo aí Caruaru, fizemos obras em Foz do Iguaçu, fizemos obras em Navegantes, estamos caminhando para Noronha, Angra dos Reis, Guarujá e Parintins por quê? Porque nós, hoje, após pandemia, mais do que nunca, teremos um viés muito mais forte de turismo do que viagem a trabalho. Então, é necessário, é preponderante que nós tenhamos bastante oxigenadas as pequenas cidades, para que elas possam gerar turismo e então se tornarem efetivamente aquelas que vão abastecer os grandes centros. E o turista que está vindo da Europa ou que está vindo dos Estados Unidos tem que chegar a esses pequenos centros. Então, é preciso que ele vá para um grande *hub* e, de lá, possa se dirigir a um pequeno aeroporto...

E, aí, eu volto a dizer, quando eu comentava do pouso simples: nós precisamos, por exemplo, ter uma regulação... E aí está no rol daquilo que o próprio Juliano traçou, de uma regulação para permitir uma prospecção de infraestrutura. Então, eu preciso ter uma redução, com toda segurança que é afeta à aviação, mas que nós possamos permitir que aqueles aviões pequenos, que aviação executiva e que a aviação privada possam fazer a prospecção desses voos usando, como foi comentado, o táxi aéreo ou para venda de passagem, etc., de maneira que isso vá progredindo, de maneira que a gente responda àquela questão que a Raquel fez lá, a Raquel Prado, sobre o custo da aviação regional e o uso de trens, linhas férreas, no nosso País.

Nós sabemos o seguinte: esse custo só vai cair mediante redução de custo de tributos e insumos, todavia, é importante que a demanda aumente, porque, senão, nós não vamos ter um barateamento desses custos. Quanto menor o avião, a tarifa tende a ser maior. Então, é preciso que a gente aumente a demanda, aumente a aeronave e caia efetivamente o custo das passagens. Bom, esse é um ponto.

E, quanto à utilização das linhas férreas, nós sabemos que, no Brasil, há locais, por exemplo, na Amazônia, em que esse tipo de atividade, até por conta da distância, da demora e dos acidentes geográficos, se torna quase impossível.

Mas eu gostaria de enfatizar aos senhores que o Ministro Tarcísio tem sido bastante claro quando comenta que, no caso, por exemplo, do desenvolvimento da parte ferroviária ou mesmo dos portos, o que fazer com as outorgas? Nós estamos recebendo milhões e milhões de recursos em outorgas. É preciso que a gente use esse dinheiro de outorgas para reinvestimento nesses aeroportos pequenos, porque senão nós simplesmente vamos ficar com esses recursos aprisionados e sem o uso, a devolução desse bem para as pessoas, para a sociedade. Então, é importante... A SAC vem trabalhando dessa maneira, e nós temos tido todo o apoio do Secretário Ronei. Só para o senhor ter ideia, no ano passado, nós executamos mais de R\$600 milhões em obras, seja em aeroportos grandes ou pequenos, e continuaremos executando isso ao longo até da sétima rodada. E, depois da sétima rodada, o que ficará para a Infraero? A possibilidade de ser a mola mestra, vamos dizer assim, a alavanca dos pequenos aeroportos.

Então, se eu pudesse dizer qual é a mudança do foco, seria que a Infraero, a partir de 2022, terá que repensar a sua vida. Nós estamos fazendo um programa bastante forte de demissão voluntária, para reduzir o seu efetivo, de maneira que nós estamos indo para o mercado já com uma forma bastante mais competitiva, não com aqueles milhares, mas, daqui a pouco, com centenas de funcionários, o que é bem diferente, e com uma visão também comercial, ou seja, só vamos aceitar um determinado trabalho na medida em que esse trabalho possa ser recuperado em termos de custo.

Então, de uma maneira bastante rápida, era isso que eu queria passar para os senhores. Para nós, durante esse tempo de pandemia, foi muito difícil, porque, diferentemente dos meus amigos que foram concessionados... Eles tiveram, por exemplo, o apoio do *standstill* do BNDES, eles tiveram a possibilidade de rever as outorgas, coisa que a Infraero não teve. A Infraero viveu momentos muito difíceis a ponto de eu ter 5% apenas da quantidade de voos, e isso se replica para as lojas e outras organizações comerciais dentro do aeroporto, tendo que pagar todos os seus funcionários sem ter a possibilidade de qualquer tipo de apoio financeiro. Mas ultrapassamos isso. Como disseram os nossos colegas anteriores, Eduardo Sanovicz e outros, já estamos com um viés de alta e estaremos acompanhando o que virá pela frente, reiterando aos senhores que é importante que nós tenhamos uma aviação regular, ou uma aviação regional não tão regular. Precisamos até incentivar talvez os próprios voos executivos, os voos privados, por quê? Eu estou convicto de que esses aeroportos são as artérias do corpo, para que a gente possa alimentar as veias e fazer com que o nosso sistema possa funcionar. Ele dá vida ao sistema, e é importante que a gente não o trate de uma maneira secundária. Isso é muito importante para todos nós. Então ficam essas minhas considerações, Senador. Muito obrigado pela convocação, agradeço ao Senador Izalci e a todos os companheiros que estiveram aqui comigo e espero ter passado rapidamente para os senhores uma visão da Infraero em relação ao problema.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Muito obrigado ao Sr. Brigadeiro Hélio Paes de Barros, Presidente da Infraero, e fiquei muito satisfeito também pela lembrança que me trouxe da nossa viagem de Mirage, a partir da Base Aérea de Anápolis, anos atrás. Foi realmente um voo extraordinário.

Muito obrigado pela sua presença, Brigadeiro.

E passo agora a palavra ao Sr. Jorge Arruda...

**O SR. EDUARDO SANOVICZ** - Senador...

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Presidente da Inframerica.

**O SR. EDUARDO SANOVICZ** - Senador, o senhor me permite?

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Pois não? Quem?

**O SR. EDUARDO SANOVICZ** - Eduardo Sanovicz, aqui, Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Dr. Eduardo, pois não.

**O SR. EDUARDO SANOVICZ** - Eu havia comunicado à Secretaria, segundas-feiras são os meus dias de lecionar. Eu, daqui a dois minutos, tenho que entrar em sala de aula. Ainda que virtualmente, os alunos começam a me esperar. Eu havia comunicado que ficaria à disposição até as 19h30, mas peço a permissão do senhor, do Senador Izalci e dos colegas da Mesa para me ausentar, para mudar para outra atividade, se o senhor me permitir.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Por gentileza, por favor, cumpra com esse dever cívico de ministrar boas aulas aos seus alunos.

**O SR. EDUARDO SANOVICZ** - Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Muito obrigado pela sua participação.

**O SR. EDUARDO SANOVICZ** - Eu agradeço.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Agora sim, com a palavra o Sr. Jorge Arruda, Presidente da Inframerica.

**O SR. JORGE ARRUDA** (Para expor.) - Boa tarde a todos, Senador Collor, muito obrigado pela oportunidade. É um prazer estar aqui nesta roda de discussão com tantos participantes ilustres: Secretário William França; Secretário Ronei; Presidente Juliano Noman; Presidente da Infraero, Brigadeiro Hélio Paes de Barros; Presidente da Abear, que acaba de se retirar, mas com quem eu tenho bastante contato; e demais Senadores, muito obrigado pelo convite.

Eu costumo comentar, aqui em todas as rodas, que o setor de aviação civil, do ponto de vista de recursos humanos, está muito bem servido com as equipes que nós temos, seja no Ministério de Infraestrutura, na Secretaria de Aviação Civil e, obviamente, na Anac também. Eu acho que a gente tem uma equipe muito boa do ponto de vista técnico, pró-mercado,

querendo ajudar para fomentar o crescimento deste País. Então, é um prazer estar presente no País, com um grupo de pessoas de tão alta qualidade.

Exemplo disso são várias medidas tomadas no passado, mas a mais recente é o Voo Simples, que já foi mencionado aqui, acho que é uma excelente iniciativa. Toda a tratativa - muito, embora isso não afete diretamente os aeroportos, mas, sim, as companhias aéreas - da isenção de imposto de renda no *leasing* de aeronaves; o reequilíbrio econômico-financeiro que foi concedido pela Anac, com relação ao ano de 2020, que foi um reequilíbrio correto. Eu costumo dizer que ele não foi bom, ele não foi ruim, ele foi correto. A gente tem agora um desafio de longo prazo e a gente tem tratado quase que semanalmente com agentes do Governo.

Com relação ao setor de aviação, nós somos um operador que temos presença em sete países, com 52 aeroportos. A gente conhece bastante a dinâmica do setor em diversos tipos de economia, em diversos tipos de tráfego, etc. E, sem sombra de dúvida, o que a gente observa é que o principal motor de crescimento é o PIB.

O nosso setor, o setor de infraestrutura, é um setor totalmente correlacionado ao PIB, empiricamente falando, então, a coisa mais importante que o Governo pode fazer com relação a fomentar o setor são as medidas, as reformas que todos nós conhecemos para permitir o crescimento do PIB. Isso vai trazer crescimento automaticamente.

Dois outros aspectos muito importantes são o desenvolvimento do turismo e o foco deste fórum de hoje: o crescimento do tráfego regional, sub-regional, principalmente num país como o Brasil, de dimensões continentais.

Em dois países que a gente opera, na realidade, um país e uma região, no caso da Argentina, por exemplo, isso é superclaro e 90% da outorga que nós pagamos ao Governo Federal, lá na Argentina, é utilizada para reinvestir, mandatoriamente prevista em contrato de concessão, no desenvolvimento de aeroportos e uma parte disso é - em comum acordo conosco, que operamos todo o sistema aeroportuário na Argentina -, e uma parte é para desenvolver aeroportos que não são viáveis financeiramente, que são aeroportos regionais, aeroportos pequenos.

Na Europa, existe um consentimento entre os países. Nós temos um sistema aeroportuário muito importante na Itália, que são os aeroportos de Pisa e Firenze, que formam a Toscana, o sistema nacional da Toscana, da região da Toscana, que é um dos três principais destinos turísticos da Itália, depois de Roma e Veneza.

Nós, para desenvolvermos a infraestrutura, recebemos um *grant*, ou seja, uma espécie de doação de 50% do investimento necessário na infraestrutura, para desenvolver, para aumentar a infraestrutura do aeroporto de Firenze. E isso não é específico para nós, é uma regra da comunidade europeia para o desenvolvimento de estrutura, de infraestrutura de aeroportos pequenos. E aeroportos pequenos lá são considerados até cinco milhões de passageiros.

Então, é fundamental, é extremamente claro e é uma palavra do ponto de vista de um operador de infraestrutura, que o crescimento que pode existir é fundamental para o desenvolvimento da aviação regional aqui no Brasil, para o crescimento do País, para o crescimento do setor.

Eu acho que existem várias ferramentas, acho que foram citadas algumas aqui. Eu acho que, levando em consideração o tamanho do País, nós temos que utilizar todas. Eu acho que não devemos nos restringir somente a uma delas.

Foi citado o ICMS, como uma ferramenta de desenvolvimento. Nós aqui, em Brasília, utilizamos essa ferramenta, trabalhando junto com o GDF, Governo do Distrito Federal, para fomentar, no caso, o desenvolvimento do tráfego internacional. Lá em 2017, aprovamos uma nova regulamentação. O ICMS fez com que o tráfego internacional aqui crescesse, nos últimos três anos pré-pandemia, em 26% ao ano.

Foi citado aqui também, pelo meu colega Brigadeiro Hélio Paes de Barros, de a Infraero atuar como, digamos, uma incubadora. Não sei se foi exatamente essa palavra que ele utilizou, mas alguma coisa parecida com isso. Eu acho isso uma excelente ideia.

Incentivar uma outra ferramenta que foi utilizada aqui, incentivar as prefeituras ou os Estados a investir ou licitar novos aeroportos e ajudá-los a conduzir todos esses processos. Eu acho que hoje em dia existem, até onde eu saiba, pelo menos cinco Estados querendo fazer as suas próprias licitações e eu acho que isso é superimportante. São aeroportos obviamente menores, não são em capitais, são aeroportos secundários, nos Estados, mas todos com alguma importância.

Foi citado tanto pelo Secretário Ronei, como pelo Presidente Juliano, a questão das PPPs. Está se formatando a PPP de aeroportos da Amazônia, da Região da Amazônia. Nós gostaríamos de deixar registrado aqui o nosso interesse em participar dessa licitação. Acho que pode ser um vetor de crescimento para o setor, de um modo geral, e uma oportunidade de investimento.

Enfim, eu acho que um país com o tamanho do Brasil, claramente tem muito espaço para crescimento regional. Existem várias ferramentas.

Nós - como investidor estrangeiro que tem como modelo de negócios adquirir, digamos, novas concessões - vamos estar sempre presentes e sempre abertos para participar de novas rodas para discutir detalhes de modelos mais específicos.

Senador, muito obrigado pela oportunidade de deixar meus comentários aqui e permaneço à disposição para participar de novas rodas e para recebê-lo aqui no aeroporto também.

É um prazer estar em contato.

**O SR. PRESIDENTE** (Fernando Collor. Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PROS - AL) - Muito grato ao Sr. Jorge Arruda, Presidente da Inframerica, pela confiança que vem mantendo no desenvolvimento do nosso País. Ele que participou de algumas licitações, sobretudo em Brasília, que é um cartão de visita muito importante para a Inframerica como um todo aqui no Brasil.

Gostaria de agradecer a participação de todos os nossos palestrantes na noite de hoje.

Acho que foi extremamente produtivo todo esse debate, todas essas explanações que foram aqui realizadas e agradecer a participação das Sras. Senadoras, dos Srs. Senadores e de todos os nossos telespectadores, sobretudo dos nossos internautas, pela forma com que vêm participando dessas nossas audiências públicas, que vêm despertando tanto interesse.

Realizaremos, na próxima segunda-feira, dia 12 de julho de 2021, a 4ª Mesa do nosso ciclo de debates, desta feita para discutir a "Política Nacional de Irrigação: fixação do homem no campo e desenvolvimento regional".

Teremos como palestrantes o Sr. Tiago Pontes, Secretário Nacional de Mobilidade e Desenvolvimento Regional e Urbano do Ministério do Desenvolvimento Regional; o Sr. Frederico Cintra Belém, Coordenador-geral de Irrigação e Drenagem do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; Sr. Evaldo Cruz Neto, Superintendente do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene); o Sr. João Martins da Silva Junior, Presidente da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA); e do Sr. Jorge Dantas, Prefeito do Município de Pão de Açúcar, no sertão de Alagoas.

A todos os senhores, mais uma vez, os meus agradecimentos e muito boa noite a todos aqueles que nos acompanharam até o presente momento.

Obrigado.

*(Iniciada às 18 horas, a reunião é encerrada às 19 horas e 39 minutos.)*