



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

REUNIÃO

07/12/2021 - 14ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC. Fala da Presidência.) - Declaro aberta a 14ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura.

Informo que a presente reunião será interativa, transmitida ao vivo e aberta à participação de todos os interessados por meio do Portal e-Cidadania, na internet, em senado.leg.br/ecidadania ou também pelo telefone da Ouvidoria, que é o 0800-0612211.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública interativa para discutir e esclarecer o recente contrato de concessão aeroportuária, em especial do Bloco Sul, abrangendo nove aeroportos, dentre os quais o de Navegantes, em Santa Catarina, em atendimento aos Requerimentos nºs 31 e 33, de 2021, ambos de autoria do Senador Esperidião Amin. Contaremos com a presença, remotamente, dos seguintes convidados... Já percebo que eles estão a postos, *online*. O primeiro deles é o Secretário Nacional de Aviação Civil, que, nesta reunião, também representa o Ministério da Infraestrutura, Sr. Ronei Saggiaro Glanzmann. Obrigado pela presença, Dr. Ronei. Seja bem-vindo! Contamos também com a presença *online*, remota, da Sra. Juliana Salim Faria Dantas, Gerente de Investimentos, Obras e Qualidade de Serviços da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Contamos também com a presença do Sr. Rodrigo Sabino Soares, Procurador-Geral do Município de Navegantes, em Santa Catarina; do Sr. Alisson de Bom de Souza, Procurador-Geral do Estado de Santa Catarina; do Sr. Thiago Vieira, Secretário de Infraestrutura e Mobilidade do Estado de Santa Catarina; do Sr. Gustavo Barreto, representando o Grupo CCR. Registro também que estão presentes, em nosso plenário, pela Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade do Estado de Santa Catarina, os Srs. Ivan Amaral, Diretor de Integração de Transportes; o Sr. George Francisco Picinato, Gerente de Estudos e Projetos de Obras Aeroviárias.

Em razão das limitações de ordem sanitária impostas pela pandemia, a presente audiência pública interativa será realizada em formato semipresencial, com a possibilidade de participação por meio do aplicativo Zoom.

Ao final da exposição dos convidados, aos quais, na minha opinião, salvo melhor juízo, concederemos a palavra por dez minutos, se o Senador Esperidião Amin concordar, com a tolerância de um minuto, para fazerem suas exposições iniciais, nós abriremos, então, o debate. Se houver concordância, nós poderemos passar a palavra já aos nossos primeiros convidados.

Antes de passar aos nossos convidados, ofereço a palavra ao Senador Esperidião Amin, que é o autor do requerimento e que há muito tempo vem debatendo esta questão, que é muito cara para o Brasil, mas, sobretudo, para Santa Catarina e, mais ainda, para o Vale do Itajaí, que está envolto nas questões relacionadas ao Aeroporto de Navegantes.

V. Exa. tem a palavra.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Para interpelar.) - Em primeiro lugar, Presidente, quero tornar públicos os meus cumprimentos pelo seu aniversário.

Acho que é muito importante para um político, que tem a experiência de V. Exa., celebrar seu aniversário trabalhando. Neste caso, participando ativamente, proativa e ativamente, da defesa do interesse do Estado que o remeteu ao Senado;

ou seja, quero reforçar os cumprimentos que já lhe enviei hoje pela manhã, no nosso grupo de Senadores. Hoje é um dia tríplice, porque são três Senadores que estão de aniversário hoje, mas um deles é catarinense e é V. Exa.

Segundo, acho que é meu dever circunstanciar, da maneira mais pontual possível, o que nós estamos fazendo aqui. Nós não estamos criando um caso. Dirijo-me aos que estão presentes e aos que o estão remotamente: nós estamos aqui querendo evitar um grande imbróglio, que já está armado!

Número 1: privatização de aeroportos. Eu duvido que o catarinense, que já visitou o Aeroporto Hercílio Luz, o Floripa Airport, seja contra a privatização de aeroportos. Nós hoje somos o melhor do Brasil! Às vezes, nem a Secretaria de Aviação Civil reconhece isso. É difícil para eles reconhecer. Eles dizem que é Curitiba. Outros dizem que é o Aeroporto de Viracopos.

O primeiro do Brasil, segundo o Ministério de Infraestrutura, é o Floripa Airport.

Então, nós somos a favor da privatização!

Agora, neste caso, o bloco que foi criado, e é uma experiência nova, que misturou indivíduos com vocações e interesses federativos diferentes e antagônicos, esse bloco vai servir para meditação dos que desenvolvem privatização. Por quê? Porque, dos nove aeroportos, há um conflito. Não está totalmente errado o modelo bloco. Mas ele foi ferido gravemente por uma má condução pela Secretaria de Aviação Civil.

Realizou-se uma audiência pública em Curitiba, que é, federativamente... É o Estado da minha mãe. Minha mãe veio de lá. Nada contra o Paraná. Pelo contrário.

Mas o interesse federativo qual é? A Secretaria de Aviação Civil desconsiderou o Plano Diretor do Aeroporto de Navegantes, que estava em execução - não era um plano diretor que estava na estante -, com obras, com serviços, com briga, luta da sociedade catarinense, dos Parlamentares de Santa Catarina.

Em síntese, a segunda pista do Aeroporto de Navegantes estava em andamento, de acordo com o Plano Diretor. No momento em que é desconsiderado o Plano Diretor, do ponto de vista de responsabilidade administrativa, resta o seguinte: ou o dinheiro investido para desapropriar dois terços da área e construir um terminal de passageiros, um terminal de cargas, foi dentro da Lei de Responsabilidade Fiscal e de acordo com o Plano Diretor, ou jogar fora isso que foi feito é improbidade administrativa. Não tem meio termo.

Por isso remanesce uma ação popular, intentada por representantes da sociedade local, no fórum da região da Foz do Rio Itajaí e uma ação, uma representação, de minha autoria pessoal, ao Ministério Público Federal, fazendo essa indagação. Das duas, uma: ou quem gastou o dinheiro fez errado, ou quem jogou fora o que foi gasto está cometendo um crime. Não há meio termo. Foi dinheiro público e dinheiro privado. E o que está por trás disso é o interesse que nós temos, nós catarinenses, de manter esta obra viva.

O Plano Diretor é de 2013, 18 de setembro de 2013, com audiências públicas. Não houve audiência pública para mudar o Plano Diretor. E esse erro foi cometido pelo Ministério da Infraestrutura, pela Secretaria da Aviação Civil e pela omissão da Anac.

Finalmente, existe a Ação Civil Originária 3.494, que é o que faz com que a Procuradoria-Geral do Estado esteja aqui.

Bom, estou criando caso? Não. Esta reunião, eu não posso dizer que seja a última, mas é uma reunião para que haja um entendimento de que é melhor haver uma solução justa.

Quero dizer que, a respeito da CCR, que eu não sei se está participando, se há alguém... As notícias que eu tenho da CCR são muito boas. Ela assumiu o trecho sul da BR-101, conseguiu promover um grande diálogo, não comigo, mas com a sociedade do sul do Estado. Pelo que eu sei, venceu a licitação da Nova Dutra, da Via Dutra, vai experimentar a inovação do *free-flow*, que é um projeto de lei, inicialmente de minha autoria, enriquecido pela experiência do Senador Jayme Campos, ou seja, eu a vejo como uma empresa inovadora, que aprecia inovação.

Nunca conversei com nenhum dos seus dirigentes. Então não tenho nenhum preconceito. Agora, eu acho que um investidor, que vai fazer melhorias em nove aeroportos, não merece conviver com a insegurança jurídica que decorre dessas três iniciativas que demonstram discórdia, se há razão ou não há razão, eu não sei, mas é discórdia, e isso não é bom.

Houve alguma discórdia para que o aeroporto de Florianópolis recebesse os investimentos? Não; pelo contrário. Todos nós fizemos força, para o acesso, para iluminação, queremos que o Plano Diretor da cidade contemple aquele *hub*, aquele *hot point* de investimentos. Acho que vai haver um desenvolvimento extraordinário. Todos nós estamos querendo ajudar. Agora, neste caso aqui, nós não vamos ajudar, nós queremos cobrar; cobrar o equilíbrio de manter - e aí eu concluo - o que é do nosso direito, o que fazia parte da regra do jogo e foi abusivamente retirado. O Tribunal de Contas da União inclusive teve manifestações que acolheram as nossas ponderações, nós não deixamos a coisa acontecer, ninguém ficou quieto. Durante o ano de 2020, houve várias *démarches* e essa decisão vai prejudicar o desenvolvimento de um plano correto.

Concluindo: o que nós queremos? Nós queremos ressuscitar a segunda pista. Por quê? Porque os pertences, o ativo dela está lá. Dos 3 milhões de metros quadrados, 2 milhões de metros quadrados estão desapropriados e pagos. Não é uma coisa contínua, não, há espaços descontínuos. Dois terminais - um de carga e outro de passageiros - construídos de acordo com este plano diretor. Então, nós queremos ressuscitar. E a proposta que eu encampo é muito singela: primeiro, ressuscita a pista, a segunda pista, ou seja, redesenha. Compromisso de sua execução, eu acho que não temos o direito de exigir uma data, o que nós queremos é que haja uma avaliação semestral, periódica - eu acho que semestral -, uma pesquisa de mercado de carga, não é de avião de carga - de carga, carga aérea -, por quê? Porque a estatística deste ano - e aí eu concluo -, eu mandei isso para o Ministro, a estatística deste ano mostra que carga aérea de Santa Catarina, até julho deste ano, em volume, perdeu em 180 toneladas para o Paraná, mas em valor, em dólar, ficou 20%, 25% acima: Paraná, US\$624 milhões; Santa Catarina, US\$870 milhões, o valor da carga. No volume, deu pouco mais de 9 mil toneladas para o Paraná e 8,88 mil para Santa Catarina, ou seja, uma diferença de 180 toneladas. Mas, em valor financeiro, é de US\$270 milhões, quase 30% - se considerar o valor de Santa Catarina - de mais valor financeiro. Então, que seja feita uma avaliação. Por quê? Porque, com o ano de 2020, todas as estatísticas anteriores acabaram. Não adianta trazer aqui estatística de 2019, de 2018, porque o setor aéreo foi desmantelado no mundo e hoje está operando ainda com números inferiores a 2019.

Então, daqui para frente, "pra frente", o compromisso de fazer semestralmente, às claras, uma estatística de projeção, uma pesquisa de mercado de carga, não de avião de carga.

E, à medida que isso apareça, com a nossa fiscalização também, com a fiscalização da Procuradoria-Geral do Estado, da Secretaria de Infraestrutura, do Município de Navegantes, da Facisc, das entidades de trabalhadores de empresários de Santa Catarina e o Fórum Parlamentar, à medida que ficar configurado que existe uma demanda, estabelece-se a data para a construção da segunda pista. Nós não estamos querendo impor uma data para construir a segunda pista, mas uma regra. Qual é a regra? Mercado. Agora, tem que estar viva, ressuscitada a segunda pista que foi erradicada arbitrariamente por quem promoveu a licitação.

Dito isso, Presidente, quero mais uma vez agradecer, especialmente a sua diligência em prestigiar o interesse de Santa Catarina. Temos outras demandas hoje, tormentosas, que envolvem também o Ministério de Infraestrutura com essa Portaria 13.959, da Secretaria do Tesouro, que tomou R\$25 milhões da BR-470, e R\$14,6 milhões da 163. Eu nem vou falar nisso detalhadamente, porque acho que esse é um assunto complementar.

Muito obrigado a V. Exa.

E, mais uma vez, parabéns pelo seu aniversário; que Deus o cubra com muitas felicidades, ao senhor, à sua família e a todos os seus projetos!

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Muito obrigado, Senador Esperidião, autor dos requerimentos e defensor do aeroporto de Navegantes. Não por um capricho, mas por questão de justiça, levanta sua voz em prol dos catarinenses. E eu me associo à essa cruzada.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Desde a primeira hora.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Desde a primeira hora, quando estivemos fazendo inserções junto ao Tribunal de Contas da União, junto ao próprio Ministro da Infraestrutura. Lamentavelmente, não conseguimos sensibilizá-lo a ponto de reconhecer a pujança de Santa Catarina, a contribuição que Santa Catarina dá para a União, a contribuição do Vale do Itajaí, especialmente do aeroporto de Navegantes, que tem uma demanda extraordinária, que transporta a nossa riqueza, e que precisa de aprimoramentos e que precisa de ampliação. Diga-se de passagem, já estava no planejamento do governo do Estado essa ampliação, que foi ignorada pelo Ministério da Infraestrutura e, lamentavelmente, nós não fomos contemplados, mas não baixamos a nossa voz em defesa dos catarinenses. Por isso, quero parabenizá-lo, Esperidião, cumprimentá-lo, porque essa é uma luta de todos os catarinenses, e nós, como representantes do Estado, evidentemente temos a nossa obrigação de defender os interesses de Santa Catarina.

Antes iniciar os nossos debates e ouvir os nossos convidados, eu gostaria de levantar algumas questões que julgo pertinentes ao debate, sobretudo, dos investimentos em infraestrutura no Brasil e em Santa Catarina. Em 2020, Senador Esperidião Amin, o Brasil investiu cerca de R\$124 bilhões em infraestrutura, o que corresponde a um pouco mais de 1,8% do PIB. Para que todos tenham uma ideia, se nós quisermos avançar e alcançar a média global de estoque em infraestrutura, precisamos investir, no mínimo, 5% do PIB durante os próximos 20 anos para termos uma situação de razoável infraestrutura para a destinação das riquezas de Santa Catarina e do Brasil.

Olhando para a situação de Santa Catarina propriamente dita, fica mais evidente e mais clara ainda a necessidade de uma maior contrapartida da União nesse quesito da infraestrutura. Historicamente - e eu tenho defendido muito isso aqui -, de cada R\$100 que os catarinenses contribuem para o Governo Federal apenas R\$10, em números arredondados, retornam em investimentos em Santa Catarina, o que é inaceitável do ponto de vista do pacto federativo. Não é possível que Santa Catarina não vá levantar a sua voz para essa questão! O pacto solidário é justo, é legítimo, mas não nessas proporções, haja vista que nós, em Santa Catarina, estamos com muitos problemas para serem resolvidos, especialmente de logística e de infraestrutura. Se nós já tivéssemos os nossos problemas resolvidos, seria até razoável que continuasse essa questão do pacto federativo, mas nós estamos com gargalos extraordinariamente ultrapassados, gargalos extraordinariamente na gaveta, que não saem do papel, que caminham a ritmo de tartaruga, e a população fica exigindo de nós Parlamentares uma atuação mais forte junto ao Governo Federal para enfrentar essa questão.

Eu tenho acompanhado, Senador Esperidião, pelas redes sociais, alguns comentários até desairosos com relação ao Fórum Parlamentar, questionando a nossa legitimidade e a nossa capacidade de exigir a contrapartida necessária para o Estado de Santa Catarina. Eu acho que essa crítica é uma crítica pertinente do ponto de vista dos resultados efetivamente alcançados, não é legítima do ponto de vista de que nós não levantamos a nossa voz, de que nós não reivindicamos, de que nós não fizemos o esforço. Prova disso é que, na Comissão de Infraestrutura aqui, inclusive, de quatro emendas de Comissão, duas emendas, 50% das emendas nós conseguimos aprovar para Santa Catarina: 100 milhões para a 163 e 100 milhões para a 470. Agora, daqui para frente, é um longo calvário a percorrer para que efetivamente elas possam ser incluídas no Orçamento Geral da União, e, depois, um outro calvário para sensibilizar o Governo Federal para não vetar e para não contingenciar os recursos para as obras que são importantes para Santa Catarina.

Eu, outro dia, numa entrevista que concedi, eu disse: "Só temos uma solução, que é fazer um pacto, dentro do Fórum Parlamentar, de que, se o Governo Federal não atender às nossas reivindicações, nós vamos bater na mesa e vamos declarar que nós também não vamos aprovar os projetos do Governo Federal". Quer dizer, só nos resta esta alternativa, a alternativa mais radical de que, se não respeitarem o Estado de Santa Catarina, com o mínimo necessário, nós também não vamos colaborar para a aprovação dos projetos, das medidas provisórias, dos programas e tal do Governo Federal. Quem sabe, assim, o Governo se sensibilize e a gente possa, efetivamente, atingir os objetivos mínimos necessários para manter acesa a chama de um Estado que produz, que trabalha e que é referência nacional.

A recente concessão aeroportuária do Bloco Sul evidenciou, ainda mais, o descaso que o Estado de Santa Catarina sofre com relação aos investimentos. A segunda pista, como bem mencionou o Senador Esperidião Amin, do aeroporto de Navegantes, constante do plano diretor, aprovado pela Anac, em 2013, cujas desapropriações já foram iniciadas, foi, simplesmente, ignorada pela concessão, o que é inaceitável do ponto de vista dos interesses de Santa Catarina e do Vale do Itajaí.

Esse tema se torna ainda mais relevante pelo fato de que o aeroporto de Curitiba foi beneficiado com obras mais robustas por pressão da bancada paranaense, cuja audiência pública, inclusive, foi feita no Paraná e, certamente, esse foi um dispositivo que favoreceu o Estado do Paraná, que não tinha previsão de construção de uma segunda pista... Uma terceira pista, melhor dizendo, de uma terceira pista, que foi incluída, naquela audiência pública, o que, francamente, nós não podemos aceitar. Não pela terceira pista do aeroporto de Curitiba, mas, sim, por deixar de lado a nossa justa e legítima reivindicação, que já tinha iniciado tratativa, desde 2013, e que, efetivamente, não se realizou.

Com cerca de 1%, um pouco mais, o Senador Esperidião foi Governador e sabe disso, um pouco mais de 1% do território nacional e um pouco menos de 4% da população nacional, Santa Catarina representa a sexta economia do País. Não podemos mais aceitar que, ano após ano, concessão após concessão, os catarinenses sejam prejudicados na queda de braço com outros Estados.

Com um potencial econômico altíssimo, seria muito mais inteligente, por parte da União, empenhar recursos em nosso Estado, tendo em vista que a cada real lá investido, nós entregamos ainda mais com produtividade. Em nome dos interesses dos catarinenses, posso afirmar que estamos à disposição para dialogar e buscar soluções conjuntas para esses problemas, mas sem deixar de lado nossas condições e anseios de um futuro melhor para Santa Catarina e para o Brasil.

Dito isto, obedecendo à ordem que já foi estabelecida aqui, salvo uma melhor orientação por parte do Plenário, ouviremos, em seguida, então, o Sr. Ronei Saggiore Glanzmann, Secretário Nacional de Aviação Civil e representante do Ministério da Infraestrutura.

V. Exa. tem a palavra por dez minutos, porque nós temos, inclusive, um bom número de participantes da nossa audiência pública, mas, evidentemente, com a tolerância que se fizer necessária.

Então, ofereço a palavra ao Dr. Ronei.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN (Para expor. *Por videoconferência.*) - Muito obrigado, Senador Dário Berger.

Um bom dia a todos!

Bom dia, Senador Esperidião Amin, autor do requerimento, Senador Dário Berger, nosso Presidente, a quem eu também queria parabenizar por seu aniversário e informar de uma feliz coincidência, porque hoje, além de ser o aniversário de V. Exa., também é o Dia Internacional da Aviação Civil. Então, hoje nós comemoramos um dia muito importante para o setor, e eu queria aproveitar para parabenizar todos os profissionais que atuam no ramo da aviação civil, que fazem desse setor tão dinâmico, que sofreu tanto nos últimos anos, principalmente em 2020 e 2021, com a maior crise da história do setor, como o Senador Esperidião muito bem colocou. Então, é uma feliz coincidência realmente, um dia festivo para todos nós.

Bom, eu queria, inicialmente, cumprimentar todos os colegas de mesa aqui, representantes da Anac, da CCR, do Estado e do Município, mas eu queria, antes, começar minha fala com uma pequena correção com relação às audiências públicas, que foram colocadas, que aconteceram em Curitiba ao longo desse processo. Esse processo - os senhores todos lembram muito bem -, nós convivemos muito durante o ano de 2020, discutindo esse processo em 2019, em 2020, e foram muitos os debates sobre esse tema aqui.

Estivemos aqui, na Comissão de Infraestrutura, que é a casa do Ministério da Infraestrutura dentro do Senado Federal, estivemos aqui algumas vezes, talvez umas duas ou três, também estivemos na Comissão de Infraestrutura da Câmara dos Deputados, também estivemos lá na região de Navegantes, em debates e reuniões com os empresários locais e regionais, estivemos com a OAB de Santa Catarina, estivemos com a Fiesc, estivemos com a Facisc, estivemos aqui, o Ministro Tarcísio e eu, representando a Secretaria, em diversas ocasiões, com o Fórum Parlamentar da Infraestrutura, com a Bancada de Santa Catarina. Então, eu queria destacar que o Ministério da Infraestrutura juntamente com a Anac, nós não nos furtamos, em momento algum, a esse debate. Muito pelo contrário. Esse é um debate que muito nos interessa, e nós estamos nele há bastante tempo. Temos, claro, algumas discordâncias de entendimento, que acho que são discordâncias da maneira... O objetivo é muito claro, é convergente, todos nós convergimos para um único objetivo, que é a melhoria da qualidade da infraestrutura, mas trilhamos caminhos divergentes com relação aos meios com que se atinge esse objetivo.

Bom, a audiência foi realizada em Curitiba porque isso é um protocolo nosso, do Ministério da Infraestrutura e da Anac. Nós fazemos as audiências públicas presenciais na sede - nesse caso, foi até... Não sei se essa foi virtual, se já estava na pandemia... Mas, enfim, fazemos sempre uma audiência em Brasília, para pegar todo o País, e fazemos audiências na sede de cada bloco, no principal aeroporto de cada bloco. Nesse caso do Bloco Sul, são nove aeroportos, e, portanto, foi feita no aeroporto de Curitiba.

Mas o debate foi muito maior, muito mais amplo, chegou inclusive ao Supremo Tribunal Federal, chegou ao Tribunal de Contas da União, obviamente, dentro do Congresso Nacional também. Então, eu queria ressaltar inicialmente esse amplo debate que aconteceu.

O assunto é conhecido por todos, não é a primeira vez que nós estamos aqui. A gente vem falando isso muitas vezes. O plano diretor de um aeroporto é um documento vivo, é uma peça de planejamento do operador aeroportuário, e é natural que ele seja atualizado ao longo da gestão desse aeroporto, principalmente num momento de troca de operador, que é o que está acontecendo.

Apenas a título de informação, nós já temos o contrato de concessão assinado com o Grupo CCR. A representante da Anac e do Grupo CCR devem comentar sobre isso. Foi assinado no dia 20/10, o leilão foi feito no dia sete de abril e o contrato assinado no dia 20/10, com eficácia a partir de 29/11, recentemente, uma semana atrás, e a transição deve ocorrer, ou seja, a virada de chave deve ocorrer até o dia 31 de março de 2022. Então, estamos em pleno processo - cronograma em dia - de transição operacional.

O operador que entra dispensa comentários. Eu acho que o Gustavo Barreto vai expor isso já, já, mas é um operador de primeiríssima linha, um operador global, que opera aeroportos no mundo inteiro. O capital é de origem brasileira, mas registrado em bolsa de valores, com alto nível de governança corporativa, cumpridor de contratos, uma reputação muito forte no Brasil e no mundo como cumpridor de contratos. Então, de fato, o Grupo CCR dispensa comentários, e nós estamos muito tranquilos e muito confiantes no sucesso dessa concessão, especialmente no sucesso do Bloco Sul, que tem o aeroporto de Navegantes. Eu tenho certeza de que a CCR, no Bloco Sul e em Navegantes, continuará fazendo o belo trabalho que já faz em Confins, em outros aeroportos mundo afora e que faz também nas rodovias, em outras concessões que tem no seu portfólio. Então, de fato, estamos muito confiantes com a solidez, com a responsabilidade e com a seriedade do Grupo CCR.

Temos uma discussão no Supremo Tribunal Federal, que é um grupo de trabalho muito bem conduzido pelo Ministro Ricardo Lewandowski, do qual fazemos parte. Ali há uma discussão federativa entre União, Estados e Municípios, uma

discussão muito profícua, muito séria e muito respeitosa entre União, Estados e Municípios, todo mundo defendendo a melhoria da qualidade da infraestrutura, a melhoria dos serviços prestados ao cidadão.

Eu acho que aqui, Senador Esperidião, nós convergimos fortemente, porque esse grupo de trabalho que está sendo criado no Supremo Tribunal Federal vai exatamente nessa linha, na posição... O senhor está acenando com um não...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Para interpelar.) - Estou repetindo o que o senhor sabe: esse grupo de trabalho não vai ser criado. Vocês propuseram passar o trator por cima. Esse assunto está no Supremo; o senhor não está levando a sério, o senhor não está nos levando a sério. Não fale aqui que vai haver grupo de trabalho, por favor, muito menos fato consumado. Fato consumado manso e pacífico: não vai haver. As ações estão em curso, e isso que o senhor está tentando produzir é um fato consumado ao arrepio dos interesses do nosso Estado, e nenhum de nós vai aceitar o fato consumado. Ou vocês reabrem a segunda pista sem o prazo ou a demanda vai continuar.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN (*Por videoconferência.*) - Bom, Senador, eu entendo e respeito a opinião do senhor, mas o fato é que está em andamento...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - O senhor não respeita. É por isso que eu estou repetindo. Se o senhor respeitasse, nós não estaríamos aqui.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN (*Por videoconferência.*) - Em hipótese alguma, Senador. Nós respeitamos muito a posição do senhor, que é um Parlamentar muito experiente, que defende muito bem os interesses do Estado de Santa Catarina, e, especialmente, respeitamos a posição do Senado Federal.

É exatamente nesse sentido que nós estamos trabalhando junto ao Ministro Ricardo Lewandowski, lá no Supremo Tribunal Federal, para que tenhamos aí um grupo de trabalho que caminhe nessa linha, na linha do acompanhamento, na linha do acompanhamento da demanda, para verificarmos se de fato existe essa demanda, em que momento essa demanda aparece, como essa demanda vai aparecer, porque uma coisa eu posso afirmar aos senhores: não ficará uma única carga no chão em Navegantes, não ficará um único passageiro no chão.

O nosso contrato é modelado para que toda a demanda seja atendida com nível ótimo de qualidade de serviço. Então eu posso afirmar aqui: o compromisso do Governo Federal, por meio desse contrato de concessão, é de que toda a demanda existente naquela região seja atendida com um nível de serviço ótimo.

Agora, a solução de engenharia para atendimento dessa demanda pode ser, sim, uma nova pista construída numa área que já foi adquirida, de 2 milhões de metros quadrados, e ainda há mais uma outra área de mais 1 milhão a ser adquirida. Pode ser essa solução, mas também pode ser outra solução que vai demandar, que vai depender basicamente da reação do mercado.

O Grupo CCR tem muita experiência na prospecção de negócios, tem todo interesse na prospecção de novos negócios, seja com passageiro, seja com carga, e ele terá todo o interesse de atrair, sim, essa carga para o Aeroporto de Navegantes. Se ela existir, se ela performar, ela será atendida com todo o nível de serviço. E é lá, no Supremo Tribunal Federal, que nós estamos trabalhando nesse grupo de trabalho, entre Estado, União e Município, que, de maneira muito organizada e muito respeitosa, vamos acompanhar, nessa mesma linha que o senhor tem sugerido, o acompanhamento da *performance* da demanda.

Bom, dito isso, já comentei com relação à área que já foi desapropriada. Essa área integra o objeto da concessão. Esses 2 milhões de metros quadrados não são e não serão, em hipótese alguma, desperdiçados. Essa área foi adquirida em parceria do Município, da União, do Estado e da Infraero, permanece como objeto da concessão e será, sim, utilizada caso seja necessária a construção e quando seja necessária a construção dessa pista. A área está preservada. A área está adquirida, está murada, está protegida e à disposição da concessionária, que vai desenvolver ali o seu projeto aeroportuário, que inclui aí todos os potenciais da região, de carga, de passageiro doméstico, internacional, com todo o *mix* de aeronaves que pode acontecer lá. Então, ela fica preservada, não há desperdício dessa área.

A discussão que remanesce é a discussão da outra área, da área de mais 1 milhão de metros quadrados, que, lá no plano diretor da Infraero, estava considerada para expansão dessa pista. E agora vamos aguardar aí, agora vamos chamar o PGI, que é o Plano de Gestão de Infraestrutura, que será apresentado pelo Grupo CCR, pela concessionária do Bloco Sul, e será aprovado pela Agência Nacional de Aviação Civil, tudo dentro de uma normalidade, dentro de um processo muito tranquilo, muito transparente, que visa única e objetivamente a melhoria da qualidade da infraestrutura.

Eu queria também fazer, rapidamente, uma fala - e aí já vou chegando próximo ao final - com relação aos investimentos em infraestrutura aeroportuária no Estado de Santa Catarina.

Nós acompanhamos o trabalho do Fórum Parlamentar pela infraestrutura. De fato, Santa Catarina, no setor aeroportuário, talvez seja um dos Estados mais bem contemplados aqui pelo Ministério de Infraestrutura.

Fiz um levantamento rápido, aqui, puxando de cabeça. Nós temos aqui cerca de nove aeroportos contemplados, de alguma maneira, pelo Governo Federal, envolvendo já nesses últimos anos, nesses últimos três anos, cerca de R\$706 milhões investidos e ainda com cerca de mais R\$1 bilhão a ser investido nos próximos anos. Então, a gente tem, como já foi muito bem colocado sobre o aeroporto de Florianópolis... Eu concordo com o Senador Esperidião sobre que é, de fato, um dos melhores aeroportos do Brasil. A pesquisa mostra isso, talvez o melhor aeroporto. Em alguns trimestres, ele ganha como melhor aeroporto do Brasil. É, de fato, uma infraestrutura excepcional, de qualidade internacional. Então, hoje, Santa Catarina pode se orgulhar de ter um dos melhores e, muitas vezes, o melhor aeroporto do Brasil, equiparado a grandes aeroportos mundiais.

Além disso, fizemos obras em Navegantes, cerca de 70 milhões, recentemente entregues. Em Joinville, também entregamos obras na casa de 9 milhões e em outros aeroportos regionais, como Joaçaba, Caçador, Lages, Jaguaruna, Correia Pinto e Chapecó. Então, temos uma carteira, realmente, de muita atenção do Governo Federal com Santa Catarina no ramo das infraestruturas aeroportuárias. Sou capaz de dizer que, hoje, Santa Catarina tem uma das melhores infraestruturas aeroportuárias do País que recebe, sim, a atenção do Ministério da Infraestrutura e do Governo Federal.

Com essas palavras, eu queria agradecer imensamente. Estamos aqui, mais uma vez, para esse debate tão importante e estaremos sempre à disposição do Senado Federal para que nós possamos avançar numa conciliação, numa solução conciliada dos interesses de Santa Catarina, dos interesses do Governo Federal e em prol da população da região, que tanto merece, uma região muito pujante.

Muito obrigado. Foi um prazer e uma honra estar aqui com os senhores.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Pela ordem.) - Sr. Presidente, não vou contestar. Eu apenas quero dizer que para Santa Catarina houve um fato consumado: o plano diretor foi revogado na parte concernente ao projeto, não ao que existe. Está revogada a segunda pista, mesmo que ela estivesse parcialmente em execução. Com o quê? Com as desapropriações, com os dois terminais construídos. Para nós sobrou um fato consumado: a segunda pista está sepultada.

Não é verdade que as áreas indenizadas e as declaradas de utilidade pública continuem como tais. Se não está no projeto, não pode estar declarada como de utilidade pública, é uma controvérsia que se estabelece, em cima desse fato consumado, arbitrariamente.

Quanto à questão da avaliação. Não precisa que nós requeiramos, primeiro, que ela seja reposta no plano diretor. Isso, infelizmente, até agora, não se conseguiu. E eu duvido que o Estado de Santa Catarina concorde, tanto na ação civil originária, que é a 3.494... O grupo de trabalho que foi proposto é um grupo consultivo, sem nenhum poder deliberativo.

Pelo que sei - vamos ouvir os representantes do Estado -, isso não foi aceito nem por Navegantes, nem pelas federações representadas pela Facisc, nem pelo Governo do Estado através da Secretaria de Infraestrutura e da Procuradoria-Geral do Estado. Então, a deliberação que está sendo comunicada é a seguinte: "Vocês continuem esperando pela ressurreição sem data da segunda pista que fazia parte do plano diretor, e nós revogamos porque achamos que devíamos revogar".

Mas eu peço que a reunião prossiga. Eu não quero ficar monopolizando-a. Agora, não vou deixar passar em branco uma afirmação que parcialmente tem que ser contestada.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Então, eu quero me associar a V. Exa., Senador Esperidião, para dizer que me parece grave essa situação. Primeiro, pela insensibilidade do Governo de não reconhecer um projeto em andamento em detrimento de outro Estado. Essa que é a grande realidade, porque, se não houvesse a terceira pista em Curitiba, certamente exigiriam que se construísse a segunda pista no aeroporto internacional.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Isso o próprio Tribunal de Contas da União reconheceu.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - É, então...

Então, eu estou aqui, talvez fazendo uma defesa, mas é uma defesa enfática de que algo precisa ser corrigido nesse caminho, porque não é justo isso. Isso não é legítimo. Se Santa Catarina estava adiantado, há demanda para isso, é uma necessidade, e, se já estava adiantado, se já tinham colocado no plano diretor, é porque se constatou, em determinado momento, que uma segunda pista no Aeroporto de Navegantes era importante e fundamental para o desenvolvimento da economia local, porque havia demanda. Se não houvesse demanda, ninguém ia discutir esse assunto. Francamente, é uma coisa irrelevante do ponto de vista lógico essa questão. Agora, o que nós não poderemos permitir é o seguinte: nós

já estamos com a desapropriação praticamente pronta, com o plano diretor aprovado pela Anac - pela Anac, não é um plano diretor aprovado...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - É uma agência, não é secretaria do Ministério. É uma agência.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Uma agência, uma agência reguladora. Não é um plano diretor municipal. Um plano diretor da Anac. Passar por cima disso tudo e privilegiar um Estado vizinho, que é nosso irmão e que... É muito... É muito complicado entender essa situação dessa insensibilidade de não se contemplar também, no mínimo, Santa Catarina, haja vista que os entendimentos, as negociações e as desapropriações já estão bastante avançadas.

Esse assunto é um assunto ainda que vai render muitas discussões e muito diálogo em torno desse assunto, porque, realmente, me parece que ele não é justo e, quando uma decisão não é justa, ela tende a ficar sempre sobre a nossa mesa, na nossa memória, para que a gente possa encontrar uma solução que busque o mínimo de justiça para Santa Catarina e para o Brasil.

Eu vou ouvir agora, em seguida, Senador Esperidião e nossos convidados, a Sra. Juliana Salim Faria Dantas, que é Gerente de Investimentos, Obras e Qualidade de Serviços da Superintendência de Regulação Econômica de Aeroportos, da Agência Nacional de Aviação Civil.

Então, Dra. Juliana, a senhora tem a palavra.

A SRA. JULIANA SALIM FARIA DANTAS (Para expor. *Por videoconferência.*) - Bom dia a todos!

Acho que agora estão me ouvindo. Estava no mudo aqui o microfone.

Primeiramente, quero agradecer o convite do Senador Esperidião Amin, como autor do requerimento. Parabéns ao Senador Dário pelo seu aniversário e reitero as palavras que o Secretário Ronei mencionou: é sempre uma honra estar aqui nesta Comissão, que, de fato, é tão importante não só para a aviação, mas como para a infraestrutura do País de forma geral.

No caso específico já do que está sendo discutido agora, como o Secretário Ronei mencionou, eu queria trazer algumas atualizações aqui sobre o contrato de concessão, sobre as próximas etapas em que nós estamos e também sobre os investimentos no Aeroporto de Navegantes, indo além até um pouco das discussões sobre a segunda pista, que estão em andamento, e sobre a previsão de demanda do aeroporto, mas trazendo um pouco também do que é o cenário regulatório, do que está previsto aí para os próximos meses e anos para o aeroporto.

O contrato teve a sua eficácia agora, no dia 29 de novembro, e nós estamos agora numa fase de transição operacional, que, para o Aeroporto de Navegantes, dura em torno de 125 dias. A previsão do Grupo CCR é a assunção das operações no aeroporto a partir do dia 31 de março.

Após essa fase de transição operacional, se iniciam, de fato, as obras de melhoria da infraestrutura do aeroporto. A concessionária tem um período de três anos para realizar o que nós chamamos de investimentos de Fase I-B, que é uma fase de adequação da infraestrutura e melhoria do aeroporto, porque, logo na sequência da Fase I-B, se inicia a Fase 2 do contrato de concessão. E, nessa Fase II, de 27 anos, do período restante, a concessionária deve cumprir a operação do aeroporto, a manutenção dos padrões de qualidade e os níveis de serviços tal como dispõe o contrato.

Eu acho interessante mencionar isso, porque esses padrões são os mesmos para todos os aeroportos e a fiscalização da Anac acontece de maneira individual em cada aeroporto. Então, o fato de termos, agora, uma concessão em bloco em nada diferencia a fiscalização de nível de serviço, de infraestrutura que vai ser realizada no Aeroporto de Navegantes, a partir do final desses investimentos iniciais, do que é hoje realizado, por exemplo, no Aeroporto de Guarulhos, que é o aeroporto de maior movimentação do País, ou no Aeroporto do Galeão, ou no Aeroporto de Confins, onde hoje a CCR já possui uma participação.

Então, eu acho que o primeiro ponto que eu gostaria de frisar muito é que o Aeroporto de Navegantes tem parâmetros de qualidade de serviço e parâmetros de níveis de serviço que serão acompanhados e fiscalizados pela Anac durante todo o andamento do contrato de concessão, que são os mesmos parâmetros, inclusive, hoje, já realizados em outros aeroportos, em outras concessões.

Esses parâmetros disparam a realização de investimentos. Então, no modelo regulatório da Anac, não há, de uma forma geral, predeterminação de investimentos; deixa-se que a movimentação de passageiros dispare, então, a realização de investimentos para cumprir esses parâmetros de infraestrutura que devem ser observados ao longo de todo o contrato.

E aí, então, entramos num instrumento que é muito importante, que é o Plano de Gestão da Infraestrutura. Aqui se falou muito no Plano Diretor, e o Plano Diretor é um documento com foco em questões de segurança. Ele é acompanhado por uma área da Anac que tem o foco basicamente em segurança operacional, segurança contra atos de interferência ilícita, e,

no contrato de concessão, de fato, os investimentos que vão ser realizados são demonstrados através do Plano de Gestão da Infraestrutura.

Como todo documento de planejamento, tanto o Plano Diretor quando o Plano de Gestão da Infraestrutura são atualizados. O Plano de Gestão da Infraestrutura, especificamente, que diz respeito aos investimentos do contrato de concessão, tem uma entrega prevista a cada cinco anos, sendo que a concessionária tem a liberdade de atualizar ou de revisar esse documento antes.

E eu acho que uma coisa que é importante também mencionar é que a atualização do Plano de Gestão da Infraestrutura visa não somente a trazer investimentos mais eficientes ou a oportunidades de negócios vislumbradas ao longo do tempo, como também manter a atualização dos investimentos frente às novas regras de infraestrutura editadas pela Anac.

Então, vou só trazer um exemplo: a infraestrutura toda do lado ar - a gente está discutindo aqui muito em questão de pista - tem como base aqui um regulamento da Anac, chamado Regulamento Brasileiro de Aviação Civil Rbac 154, que é projeto de aeródromos, e esse regulamento... Quando, por exemplo, o Plano Diretor de 2013 foi colocado - o regulamento já está na Emenda 7 -, ele estava na Emenda 1. Então, o Plano Diretor naturalmente foi colocado em uma determinada versão do regulamento, assim como o plano PGI entregue naquela época, e o PGI visa a também atualizar os investimentos frente a esses novos regulamentos.

A Emenda 7, atualmente, desse Regulamento Brasileiro de Aviação Civil, já tem diversas disposições diferentes daquelas disposições da primeira emenda do regulamento. Então, tem diferenças em relação a áreas de segurança de fim de pista; tamanhos de faixa de pista; tamanhos de faixa de segurança próxima à pista. Então, é importante que seja dada a possibilidade de atualização dos planos de investimento frente a novos negócios e frente também a essa atualização dos regulamentos.

E sobre novos negócios especificamente, eu só queria complementar também que a gente vê, ao longo das concessões, uma oportunidade de as concessionárias, de as concessionárias no ambiente privado explorarem o aeroporto de uma forma muito diferente até do que havia sido previsto nos estudos de viabilidade ou do que a própria Infraero, com todas as suas limitações - com toda a sua competência, mas com todas as suas limitações, enquanto empresa pública -, tinha anteriormente.

Então, a gente vê... O Senador Esperidião Amin citou o caso do aeroporto de Florianópolis, que teve a construção de uma área ampla comercial em frente ao aeroporto, chamada de Boulevard 14/32; a concessionária de Porto Alegre, também na Região Sul, construiu recentemente, agora, um terminal de cargas, um investimento significativo também.

Não eram investimentos previstos no PGI ou previstos anteriormente. Não eram investimentos previstos, mas a concessionária teve naturalmente essa oportunidade de realização por uma oportunidade de exploração de negócios que visualizou ali na região.

Então, eu só queria trazer que usualmente a gente visualiza nos aeroportos concedidos uma exploração do sítio aeroportuário como um todo, e não só do aeroporto, de uma maneira muito mais voltada ao negócio do que a previsão original.

E por fim, aqui, para encerrar, só quero reiterar que esses instrumentos, o PGI, o anteprojeto estão em consulta à sociedade. Então, necessariamente, todas essas manifestações da sociedade vão ser ouvidas nesses momentos que, com certeza, o representante da CCR vai falar na sequência.

E agradeço novamente a oportunidade e reitero que todas as contribuições são extremamente válidas e vão ser consideradas aqui dentro dos nossos processos.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Pela ordem.) - Sr. Presidente, eu só gostaria de cumprimentar a representante da Anac, mas quero expressar a minha perplexidade com o uso das palavras "consulta à sociedade".

Presta atenção: 18 de setembro de 2013, depois de consulta à sociedade, inclui-se no Plano Diretor uma segunda pista e, durante o processo de leilão, retira-se a segunda pista do aeroporto para fins de leilão. E a consulta a sociedade? Onde é que ficou? Então, isso é um sofisma que a senhora está apresentando.

Segundo, falar sobre acréscimos, como no caso do aeroporto de Florianópolis ou de Porto Alegre... Ninguém está discutindo acréscimos, nós estamos discutindo aqui é a supressão de uma obra da qual Santa Catarina não abre mão, não abre mão. A Anac não consultou!

A Anac tinha que ter promovido audiência pública para quê? Para jogar fora os investimentos? Eles estão jogados fora! Os investimentos em desapropriação foram jogados fora pelo leilão. Isso é improbidade administrativa ou de quem investiu ou de quem jogou fora. Como quem investiu colocou dinheiro público - e a bancada de Santa Catarina sempre participou

disso -, pois o Governo Federal botou dinheiro público, o Município contribuiu. Particulares e públicos foram os recursos para terminais. Ou isso foi feito de improviso - e não é verdade - ou isso, ao ser dispensado e tornado, no mínimo, duvidoso, que é o caso dos investimentos nos terminais, se abandonou a segunda pista discricionariamente.

A senhora me surpreende, em nome da agência reguladora. Eu lamento ter que dizer isso para a senhora, mas lamento mais ainda porque eu tenho grande respeito a agências reguladoras, e a senhora está desvalorizando o papel da Anac ao dizer que a pista sumiu! Não houve audiência pública da Anac, como é da sua responsabilidade, para debater a supressão da segunda pista. E isso está no Supremo Tribunal Federal. Isso tem uma representação de minha autoria no Ministério Público para a apuração de responsabilidade de gestão. Isso tem uma ação popular, senhora! Ninguém engoliu isso e não vai engolir.

Transmita aos dirigentes da Anac que a Anac está se desmoralizando com essa atitude de olhar a paisagem que mudou sem que ela atuasse como agência reguladora.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Vamos continuar a nossa audiência pública.

E agora vamos ouvir, então, o Dr. Rodrigo Sabino Soares, Procurador-Geral do Município de Navegantes, em Santa Catarina.

Dr. Rodrigo, o senhor está com a palavra.

O SR. RODRIGO SABINO SOARES (Para expor. *Por videoconferência.*) - Bom dia, Senador Dário Berger, o qual já parabenejo pelo seu aniversário. Senador Esperidião Amin, bom dia, a quem apresento os agradecimentos pelo requerimento.

Acredito que basicamente o assunto já foi tratado, já foi posto pelo Senador Esperidião Amin e pelo Senador Dário. Eu quero ser breve em minhas palavras. Acredito que o Procurador Dr. Alisson também irá expor em face de algumas questões do Município.

De fato, o plano diretor de 2013, aprovado, o Município segue rigorosamente os seus critérios. O Município envidou esforços para a desapropriação. São praticamente R\$150 milhões empenhados e vários imóveis desapropriados.

Quero chamar a atenção um pouco para a fala Dr. Ronei a respeito da área de um milhão de metros quadrados ainda a ser desapropriada. O Município não tem autorizado construções naquela área, de forma que hoje, com a notícia de que não seria mais construída a segunda pista, o Município está prejudicado, pois toda aquela infraestrutura ali foi destinada para a construção da segunda pista.

Quero alertar também a respeito de várias invasões ocorridas naquela época. O Município não tem envidado esforços também para poder liberar a área. A área, de fato, não tem sido utilizada de modo adequado.

E quero chamar a atenção aqui, Excelência, para uma licitação da própria Anac de um terminal de carga que está sendo construído agora pela empresa PAC Log com investimentos em torno de R\$40 milhões. Não verifiquei aqui, em toda reunião, a informação, a preocupação também sobre como vai ser feito, como vai ser atualizado o plano diretor em face dessa situação. O terminal de carga está sendo construído com uma pista projetada. Então, eu também não consigo entender de que forma o plano diretor pode ser atualizado se, hoje, especificamente, está sendo construído um novo terminal de carga com investimentos de aproximadamente R\$40 milhões. Essa situação basicamente não tem sido esclarecida perante a Anac. O Município tem apenas a preocupação de ser parceiro com a Anac, com o plano direto, acreditando que a segunda pista vai trazer um benefício para a população navegantina, para Santa Catarina e para o despacho de carga aqui no Município.

Eu quero agradecer a oportunidade e reiterar que o Município de Navegantes está firme, está confiante no cumprimento do plano diretor, aprovado em 2013. Sabemos da dificuldade hoje, mas estamos aqui à disposição e certos e confiantes de que esse assunto, juntamente com o grupo de trabalho, será concretizado e de que, finalmente, será conquistada a segunda pista do aeroporto.

Muito obrigado.

Quero ser, basicamente, simples e singelo nas minhas palavras.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Obrigado, Dr. Rodrigo. Nós que agradecemos a participação do senhor aqui na nossa audiência pública.

Eu estou percebendo que está *online* o Dr. Alisson de Bom de Souza, que é o Procurador-Geral do Estado de Santa Catarina, a quem também ofereço a palavra.

O SR. ALISSON DE BOM DE SOUZA (Para expor. *Por videoconferência.*) - Bom dia, Senador Dário Berger. Parabéns pelo seu aniversário!

Quero cumprimentar também o nosso Senador Esperidião Amin, todos os integrantes da Comissão e também os demais participantes desta audiência pública.

Senhoras e senhores, o Estado de Santa Catarina é um Estado de oportunidades e um Estado que preza pela segurança jurídica. Nesse sentido, a Procuradoria-Geral do Estado vem atuando nessa questão, que é uma questão da sociedade catarinense, relacionada ao aeroporto de Navegantes.

Eu quero dizer que nós impugnamos o edital de concessão, trazendo uma série de questões relevantes, o que não foi considerado pelos órgãos da União Federal. E não nos restou outra alternativa, Senador Esperidião Amin, a não ser levar essa questão ao Supremo Tribunal Federal para defender os interesses de Santa Catarina. E o que nós estamos defendendo perante o Supremo Tribunal Federal, na nossa ação civil pública originária? O direito ao desenvolvimento do Estado de Santa Catarina, o direito fundamental, que é direito fundamental coletivo de toda a população catarinense e também o equilíbrio federativo, que são valores fundamentais da nossa Constituição Federal.

Ingressamos com a ação, e, no último mês de junho, o Ministro Ricardo Lewandowski designou uma audiência conciliatória da qual nós participamos, em conjunto com as demais partes do processo, e entendemos e estendemos a mão para os órgãos da União no sentido de chegarmos ao início de uma conciliação para a criação de um grupo de trabalho, de uma comissão de acompanhamento a fim de viabilizar a concessão, mas também garantir, mediante gatilhos, mediante análises da demanda de cargas, a construção da segunda pista, que é a garantia do direito ao desenvolvimento do Estado de Santa Catarina.

O que aconteceu desde então, Senador Dário Berger? Houve o prazo de 60 dias para que as partes criassem essa comissão. Nós, da Procuradoria-Geral do Estado, em conjunto com a Secretaria de Infraestrutura, fizemos uma proposta dessa comissão a ser criada, apresentamos para os órgãos da União, para a Anac, para o Ministério da Infraestrutura, para a AGU, e o que aconteceu? Recebemos uma contraproposta que, na realidade, esvazia completamente as funções da comissão de acompanhamento. E o que é pior: exige que o Estado desista da ação.

A contraproposta apresentada, além de esvaziar a comissão de acompanhamento, requer que o Estado desista. Nós não concordamos com isso.

Nós acreditamos que temos como construir um acordo, algo que seja bom para todas as partes, como o Senador Esperidião Amin falou, que avalie a demanda de cargas, que acompanhe isso e que, no momento adequado, viabilize a construção da segunda pista, mediante um acompanhamento *pari passu*.

O que nós não podemos aceitar é simplesmente a desistência da ação e que isso não tenha um fim que seja adequado para todas as partes.

O que nós fizemos, então, Senador Dário Berger? Peticionamos ao STF, na semana passada, pedindo ao Ministro Ricardo Lewandowski a designação de uma nova audiência conciliatória para, enfim - aqui eu peço a sensibilidade dos representantes da União -, que nós consigamos criar evidentemente uma comissão de acompanhamento que tenha poderes de acompanhamento efetivo, com participação da sociedade civil.

Veja você, Senador Esperidião Amin: na contraproposta que veio da União, foi retirada a participação da sociedade civil na comissão. A Facisc foi eliminada e estava prevista na nossa proposta.

Então, são questões que, para nós, são elementares. Esta é uma causa da sociedade catarinense. Não é uma causa simplesmente do Estado, da PGE ou do Senado; é uma causa da sociedade catarinense! Nós queremos o aeroporto conforme o planejamento que vinha acontecendo. Respeitamos os posicionamentos dos órgãos técnicos da União, mas acreditamos no seguinte: Mais Santa Catarina, menos Brasília. Essa é a nossa mensagem. E estaremos no STF defendendo os interesses do nosso Estado de Santa Catarina perante esta Ação Civil Pública Originária. E pedimos aqui, Senador Dário Berger, a sensibilidade para que a gente possa, de fato, criar essa comissão, que seja uma comissão efetiva e que possa trazer, ao fim e ao cabo, a viabilização da construção da segunda pista.

Era isso, Senador.

Eu agradeço e estou à disposição de todos.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Bem, nós agradecemos também a participação do Procurador-Geral de Justiça de Santa Catarina, o Dr. Alisson.

E vamos seguir com a nossa audiência pública, ouvindo agora o Secretário de Infraestrutura do Governo do Estado de Santa Catarina, o Sr. Thiago Vieira, que está...

Ele está *online*?

Está na tela?

Não estou vendo aqui.

Dr. Thiago, o senhor nos escuta, nos ouve? (*Falha no áudio.*)

Eu acho que está com um vento sul aí em Santa Catarina, em Florianópolis.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Está velejando.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Esse vento é vento sul, Dr. Thiago?

Vou fazer o seguinte, então: nós entraremos em contato com o Secretário de Infraestrutura, por telefone e, enquanto isso, nós vamos ouvir o Sr. Gustavo Barreto, que representa a CCR. Em seguida, nós voltamos ao Thiago, que é o Secretário de Infraestrutura do Governo do Estado. O.K.?

Sr. Gustavo, o senhor me ouve direitinho?

Perfeito?

Então, ofereço a palavra ao senhor.

O SR. GUSTAVO BARRETO (Para expor. *Por videoconferência.*) - Eu o escuto bem. Muito obrigado.

Inicialmente, gostaria de cumprimentá-lo pelo seu aniversário, desejando muitas felicidades.

Quero cumprimentar os demais Senadores presentes a esta audiência pública, agradecer o convite, em especial agradecer ao Senador Esperidião Amin, que nos proporciona a oportunidade de participar desta audiência pública.

Quero cumprimentar também os demais convidados, que me antecederam e também o Secretário Thiago, que ainda terá a sua participação, e agradecer, desde o início, as menções feitas ao grupo CCR, tanto pelo Senador Esperidião Amin, quanto pelo Secretário Ronei, o que nos deixa, de fato, bastante motivados, adicionando a energia que nós temos dedicado ao setor de aeroportos.

E aqui eu queria comentar rapidamente sobre todos os aspectos.

Antes de entrar nas questões específicas do Bloco Sul, eu gostaria que os senhores me permitissem fazer um brevíssimo histórico das atividades do Grupo CCR.

O Grupo CCR tem uma experiência de 22 anos no setor de infraestrutura de transportes. Atualmente, somos responsáveis pela operação de serviço público de transporte no setor rodoviário, com diversas concessões de rodovias federais e estaduais. Atuamos no setor de mobilidade urbana com linhas de metrô, VLTs, barcas e já operamos aeroportos na América Latina, aqui no Brasil, como já foi mencionado, o Aeroporto Internacional de Belo Horizonte, e também temos uma empresa de operação aeroportuária nos Estados Unidos.

Essa experiência nos qualificou a entrar nas rodadas de leilão, especialmente na 6ª rodada de leilão de aeroportos, na qual dedicamos um esforço muito grande nos estudos. Com todos os estudos que foram disponibilizados pelo Governo Federal e pela Anac, criamos uma equipe bastante experiente e competente para que mergulhasse nesses estudos, observasse todas as questões atinentes aos riscos, como sempre fazemos, e, por fim, saímos com êxito do leilão da 6ª rodada, arrematando o Bloco Sul e o Bloco Central. São 15 aeroportos que precisam ser assumidos praticamente num mesmo momento.

O Grupo CCR tem mantido o cumprimento de todos os prazos estabelecidos no edital, como já foi dito aqui pela Anac e também pela SAC, os prazos estão em cumprimento. Nós assinamos recentemente o contrato, a eficácia se iniciou semana passada e estamos agora na fase de transição operacional, que significa apresentar um plano, o chamado PTO, para aprovação da Anac e, em parceria com a Infraero, fazer essa operação assistida até o final de março, início de abril, quando assumiremos efetivamente a gestão desses aeroportos.

Para chegar até esse ponto, além desses estudos bastante aprofundados, precisamos também contar com um time de profissionais bastante robusto. E, neste momento, nós estamos estruturando toda a nossa equipe para que tenhamos sucesso - e temos certeza de que vamos ter - na operação desses aeroportos. Essa nova malha aeroportuária que a CCR assume vai permitir uma sinergia bastante interessante do ponto de vista de logística integrada. Como foi dito pelo Senador Esperidião, nós já estamos no Estado de Santa Catarina, com muita satisfação, operando a CCR ViaCosteira, a BR-101. Fizemos entregas relevantes para a sociedade, temos um plano ainda bastante amplo de investimentos.

E, no cumprimento do contrato, Senadores, nós não temos a menor dúvida de que vamos atingir todos os parâmetros de nível de serviço estabelecidos. O compromisso que a CCR tem em todos os modais em que atua e nas regiões e nas comunidades que são atingidas pelos seus serviços é, de fato, o cumprimento na íntegra do contrato. Obviamente, o que nós apresentamos como proposta, que foi uma proposta vencedora, está submetido ao edital e aos contratos que foram apresentados em conjunto e, posteriormente, assinados por nós e pela Anac. Dessa forma, vamos desenvolver

os projetos de engenharia. Nós estamos hoje na fase de desenvolvimento. Como já foi dito, o PTO, desculpe, o PGI tem um prazo para ser elaborado. Nós estamos estruturando esses projetos, avaliando todas as possibilidades, para que os investimentos e esses parâmetros de desempenho sejam cumpridos fielmente. Estamos submetidos sempre à gestão regulatória e fiscalização da Anac, como poder concedente e, obviamente, temos um compromisso de parceiro privado, junto às regiões onde atuamos, porque o nosso interesse é o interesse do desenvolvimento dessas regiões, das comunidades onde estamos inseridos e também prover uma infraestrutura que permita esse crescimento permanente. Estamos muito otimistas e muito satisfeitos com o que está por vir. E, desde já, estamos aqui empenhados em várias frentes de trabalho, porque a implantação desses aeroportos exige o cumprimento de condições precedentes que são bastante trabalhosas, seja do ponto de vista jurídico, na constituição das SPEs, seja do ponto de vista de apresentação de garantias, questões de financiamento; enfim, são várias frentes, mas todas elas estão em andamento e vamos seguramente, a partir do início de abril, já iniciar essas operações. Eu agradeço e fico aqui à disposição, cumprimentando a todos mais uma vez.

Obrigado.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Sr. Presidente, eu gostaria de fazer uma breve colocação e uma indagação ao representante da CCR, cumprimentando-o pela sua participação. Nós não podemos convocá-lo e muito menos exigir a sua presença. Eu acho que é uma deferência a esta Comissão e a V. Exa. e a Santa Catarina a presença do Sr. Barreto.

Eu gostaria de colocar perante o representante do investidor a palavra que o Dr. Alisson, Procurador-Geral do Estado aqui trouxe. Nós temos demandas, inclusive, uma no Supremo Tribunal Federal. Eu não gostaria de enfatizar o que isso representa em termos de uma relativa insegurança jurídica para o investidor. E o fundamento é um direito federativo dessa ação. Das outras, eu já mencionei. O que significa isso? Temos um gestor de um bloco, como disse o Tribunal de Contas. E o Dr. Barreto pode investigar. Se precisar, eu posso lhe fornecer o texto. O Tribunal de Contas, na pessoa do Dr. Raimundo Carreiro, que está se aposentando agora com todo o mérito e já aprovado para representar o Brasil em Portugal, não é, portanto, apenas um ex-Ministro do Tribunal de Contas da União, ele disse claramente: "Do jeito que foi montado o leilão, a terceira pista, que foi inserida sem plano diretor, sem estudo e demanda em Curitiba, nada contra". É o arbítrio, mas também arbitrariamente foi suprimida a segunda pista, e isso provocou o seguinte jogo para o gestor - estou me referindo ao gestor-: para que a terceira pista não seja um elefante branco, é preciso suprimir a segunda, e é aí que nasce o conflito federativo, porque um é bairro do outro. São Estados que competem, participam da Federação, mas competem. E os números dessa competição, em matéria de carga aérea - o último que eu tenho é de julho -, dizem o seguinte: volume no Paraná, dado oficial, 9.054 toneladas; Santa Catarina, 8.866 toneladas, conto uma diferença de 170 toneladas. O valor financeiro da carga: Santa Catarina, US\$875,75 milhões; Paraná, US\$624 milhões, uma diferença de US\$250 milhões, cerca de 30% do volume do Paraná; aliás, 40% do volume do Paraná e mais de 30% do volume de Santa Catarina. Portanto, esse conflito federativo é respaldado por outras ações que eu não vou repisar aqui.

Eu apelo aqui para a sensibilidade do investidor para que ele procure uma solução que traga mais segurança jurídica para os passos que ele vai dar; é isso que nós queremos. E a solicitação o que é? Que uma comissão paritária e com participação popular - é isso que o Dr. Alisson falou - acompanhe o quê? Acompanhe tanto a elaboração do plano quanto a preservação do desenho da segunda pista no plano diretor, como ressaltou o Procurador do Município. Quem é que vai segurar essa área até a desapropriada, se não houver um uso destinado, ou seja, se não houver uma destinação no plano diretor, no plano de negócio, no plano de operação, que a Anac concordou em sumir com ela? Isso tem que retornar. Agora, a aplicação de recursos, especialmente por parte da iniciativa privada, tem que seguir, é lógico, um estudo de demanda, que é vindouro, porque sobre a demanda qualquer retrospectiva hoje é abalada pela pandemia. Ninguém confia mais em estatística antiga, especialmente de transporte de carga ou de transporte de carga aérea.

Então, é para esses aspectos, e não pedindo favor, mas pedindo inteligência para a empresa, que eu tomo a liberdade de fazer esta intervenção com a pergunta: essa segurança jurídica não vale a pena, não vale um esforço para esse acordo? É essa a pergunta que eu deixo à consideração do Sr. Barreto.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Muito boa a pergunta de V. Exa. Nós perdemos o contato com o Secretário de Infraestrutura do Governo do Estado de Santa Catarina.

Então, eu consulto se o Sr. Ivan Amaral deseja fazer uso da palavra. (*Pausa.*)

Então, eu ofereço a palavra ao Diretor de Integração de Transportes do Governo do Estado de Santa Catarina, acompanhado aqui pelo Sr. George Francisco Picinato, que é Gerente de Estudos e Projetos de Obras Aeroviárias também de Santa Catarina.

O SR. IVAN AMARAL (Para expor.) - Senador Dário Berger. Senador Esperidião Amin, quero mandar um abraço para o Dr. Alisson, um amigo.

Quando foi feita uma comissão - eu, George, junto com a Procuradoria -, a gente estudou o processo e não queria olhar para trás. Vamos olhar para a frente, o que é que a gente vai fazer, agora, para salvar a segunda pista? Uma solução é criar uma comissão que tenha poder, para que não se inviabilize essa pista, porque o projeto diz que vai construir um terminal novo e esse terminal novo vai inviabilizar a rampa de proteção - o chamado PBZPA na Aeronáutica -, fazendo esse terminal novo, acabou, não tem mais segunda pista. E olha só o que é que se criou, porque já existe uma empresa que está fazendo um novo terminal de carga, de acordo com o plano diretor anterior, essa é a bagunça que está sendo criada. Então, esta é a nossa proposta, é o que nós temos agora, é a nossa arma, é ter poder no novo plano diretor, não deixar que se construa nada, que se deixe aquela área preservada, para, quando houver demanda - o Senador Esperidião Amin falou que aquela região tem muito valor agregado -, quando houver demanda, então, faz-se a outra pista, mas nós temos que ter esse poder.

Aquela região é uma região que não pode ser deixada de lado. Eu tive a satisfação de ser o engenheiro que fez o alargamento do canal do porto e a nova bacia de evolução. Alagamos, de 135 para 170, e trabalhei junto com o meu querido amigo Marcelo Salles, filho do Dr. Colombo, nós fomos colegas de curso de Engenharia, fomos alunos do seu pai, trabalhamos juntos ali. E, depois que fizemos essa obra de 60 mil contêineres/mês, está em 130, e a previsão, para a metade do ano que vem, é 150. Não cresce mais por causa de um grande gargalo que é a BR-470. O Governo do Estado até investiu lá, mas o Governo Federal agora recuou. Então, aquela obra ficando pronta, vai chegar mais carga, e isso, quer dizer, o setor modal hidroviário? Ótimo, está sendo bem contemplado. E o aeroviário? Vai ficar estagnado?

Então, essa é a nossa preocupação, porque uma coisa leva a outra nos modais. Havendo esse crescimento de cargas, talvez não haja carga agora suficiente, mas, num futuro bem próximo, haverá. Então, a nossa proposta e a arma que nós temos é que se mantenha uma comissão e que essa comissão tenha poder, senão, do jeito que foi criada agora, uma comissão sem poder nenhum, só para ficar observando o que foi decidido, não nos adianta.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Muito bem.

Eu quero fazer, enquanto nós aguardamos, já que o Sr. Thiago, que é o Secretário de Infraestrutura do Estado... *(Pausa.)*

Entrou? *(Pausa.)*

Então, eu vou dando sequência aqui à nossa audiência pública.

Bem, em primeiro lugar, tenho aqui algumas perguntas do e-Cidadania, dos nossos internautas que participam da nossa audiência pública, mas eu quero, preliminarmente, mencionar e afirmar que o Estado, a União não se desenvolve sem a logística necessária, sem a infraestrutura necessária para transportar sua riqueza. Sem a logística necessária, aumenta o custo Brasil, aumenta o custo do transporte, o custo dos fretes, os produtos nossos ficam mais caros e é reduzida a competitividade das nossas empresas. Essa é uma das razões lógicas pelas quais nós estamos envidando todos os esforços necessários para que Santa Catarina não seja prejudicada sem a infraestrutura básica necessária, uma vez que nós saímos na frente, estávamos preparados para isso.

Nesse sentido, a segunda pista do aeroporto de Navegantes já constava, repito, no plano diretor aprovado pela Anac já em 2013. Olha só! As desapropriações já haviam sido iniciadas e dois terços delas desapropriações já estão concluídas. Mas, simplesmente, essa concessão foi ignorada, ignorou, vamos dizer assim, todo esse planejamento que existia, essas ações preliminares que já foram executadas, que custaram muito dinheiro e que foram jogadas, certamente, na lata do lixo, porque não vamos aproveitar. E nós não sabemos qual é o destino que teremos agora com essas áreas, que são importantes para Santa Catarina e para o Vale do Itajaí.

Então, a minha pergunta é para a Dra. Juliana. Diante dessa exposição que fiz, qual é o entendimento da Anac com relação à continuidade administrativa de ações do Ministério e da Anac com relação a esse assunto, se o que foi feito e realizado, como diria o Odorico Paraguaçu, "pratrasmente" pode ser completamente desconsiderado "prafrentemente"? Quer dizer, uma situação que nos causa certa indignação e certa revolta, haja vista que essa era uma situação consolidada em Santa Catarina. A nossa expectativa não era outra senão, efetivamente, ser contemplado com o mínimo necessário da construção da segunda pista no aeroporto de Navegantes.

E a outra questão que eu quero abordar, que quero levar ao Dr. Ronei, está relacionada necessariamente à construção também dessa segunda pista. Certamente, se o Governo e o leilão optaram pela construção da terceira pista em Curitiba, significa dizer que, momentaneamente, a segunda pista no aeroporto de Navegantes fica prejudicada. Mas eu volto a insistir dizendo que nós estávamos infinitamente à frente nessa questão para receber em nosso território a construção de

uma segunda pista, para que se estabelecesse uma logística adequada, tão bem exposta pelo Senador Esperidião Amin, com relação à demanda e aos valores dos produtos alocados no aeroporto de Navegantes. Então, a minha pergunta é a seguinte: é uma decisão única e exclusivamente política? Eu quero saber se é uma decisão única e exclusivamente política, porque técnica não pode ser.

Então, nós estamos sendo prejudicados por uma decisão meramente política, em que o Governo do Paraná nos passou para trás, nos deixou comendo poeira, o que nós não podemos aceitar, porque o Governo de Santa Catarina merece respeito e tem pressa com relação a esse assunto. Ademais, eu quero dizer que nós não merecemos esse tratamento do Governo Federal em Santa Catarina, principalmente desse Governo, porque esse Governo foi o Governo mais votado em todos os Estados federados do Brasil, e nós imaginaríamos que pudéssemos ter um tratamento diferenciado do Governo Federal. Pelo contrário, o Governo Federal ignora as nossas ações, ignora o nosso Parlamento, ignora o nosso foro, não nos atende com a pertinência que nós merecemos. E aqui fica, então, a minha revolta e a minha indignação. Quero me associar ao Senador Esperidião Amin para lutar decisivamente para que nós não sejamos passados para trás novamente com relação a essa questão, que é de fundamental importância para todos nós.

Então, deixo essas duas perguntas. A pergunta para o Ronei, que é o Secretário Nacional de Aviação Civil, que representa o Ministério da Infraestrutura; e também a questão que levantei para a Dra. Juliana, que é a representante da Anac.

Além do mais, quero aqui fazer as perguntas que vieram do e-Cidadania.

A Karen Cunha, de São Paulo, pergunta: "Qual o objetivo da concessão aeroportuária?". Qualquer um pode responder a esse respeito, acho interessante a participação e também a indagação.

A Nicolle Rocha, do Rio de Janeiro, pergunta se essas concessões abrangem somente a Região Sul. Parece-me que ela tem interesse em que as concessões possam avançar também para outras regiões do País. E nós somos favoráveis às concessões.

O Senador Esperidião Amin mencionou aqui que o Aeroporto de Florianópolis é o aeroporto mais bem avaliado agora, dos últimos tempos, numa concessão que foi feita e que trouxe resultados expressivos e significativos para Florianópolis, Grande Florianópolis e para Santa Catarina. Então nós não somos contra.

Nós somos contra ser passados para trás; nós somos contra ser enganados; nós somos contra deixar Santa Catarina em segundo plano, em detrimento de outro Estado da Federação. Isso, nós não podemos aceitar, e por isso que nós levantamos a nossa voz nesta audiência pública e em outros momentos que são necessários para defender os interesses de Santa Catarina.

A Elinadja Targino, de Alagoas, faz um comentário: "Poderia ser realizado com outras regiões do País, principalmente Norte e Nordeste, que possuem [também um] vasto litoral".

Então, deixo essas três perguntas aqui do e-Cidadania e as minhas duas perguntas para os nossos expositores e os nossos convidados.

E agora chegou o Secretário de Infraestrutura, Dr. Thiago. Acho que nós podemos ouvir rapidamente o Thiago Vieira, que é o Secretário de Infraestrutura do Governo do Estado de Santa Catarina. Ouve-me, Thiago, agora?

O SR. THIAGO VIEIRA (*Por videoconferência.*) - Ouço, Senador, ouço bem. O senhor me ouviu?

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Então, ofereça a você a palavra.

O SR. THIAGO VIEIRA (Para expor. *Por videoconferência.*) - Primeiramente cumprimento nosso Presidente da Comissão de Infraestrutura, Senador Dário Berger.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Obrigado.

O SR. THIAGO VIEIRA (*Por videoconferência.*) - Em sua pessoa, também o Senador Esperidião Amin e todos que provocaram, mais uma vez, de forma pública, a proposta do debate relacionado ao Aeroporto de Navegantes.

Santa Catarina tem elencado a infraestrutura como prioridade. Nossa prioridade da infraestrutura é porque Santa Catarina não pode parar de crescer. Nós estamos produzindo riquezas para o nosso Brasil, com pouco mais de 1% do nosso território representativo em relação ao Brasil, mas que representa aí uma das grandes economias, que efetivamente precisa das condições de logística e de infraestrutura necessárias.

E, dentro do planejamento da secretaria, é indispensável a colocação do Aeroporto de Navegantes no âmbito para escoamento de cargas. Nós temos recuperado e trabalhado pelo princípio da intermodalidade. É uma diretriz de planejamento.

E dentro dessa diretriz de planejamento, o Aeroporto de Navegantes está num grande coração de Santa Catarina no que se refere à logística. Nós temos o segundo maior complexo portuário, ao lado do complexo de Itajaí; nós temos a BR-101,

que é um eixo logístico fundamental; nós temos o escoamento da 280 chegando até ali; a 470, de leste a oeste. E tudo ao lado do Aeroporto de Navegantes.

Os números, e aí eu quero endossar as falas que antecederam em defesa do Aeroporto de Navegantes, para a segunda pista. De fato, eu corroboro com a fala do Dr. Alisson, de que efetivamente o Estado de Santa Catarina... É uma postura, e a gente deixa público aqui, nós não nos cansaremos de batalhar, de defender os interesses de Santa Catarina, mesmo que porventura tenhamos que buscar as medidas jurídicas necessárias. Mas o fato é que Santa Catarina não pode ficar para trás. A gente acredita, sim, que dentro de todo o cenário que já foi aqui debatido, que a gente possa acompanhar, aliás, um compromisso firmado informalmente, inicialmente junto ao ministério, de que Santa Catarina e as forças vivas pudessem acompanhar todo o desenvolvimento do estudo, inclusive com a readequação ou a reanálise no que se refere à demanda.

Então, a gente, de fato, ratifica que Santa Catarina vai tomar todas as medidas necessárias em defesa do Aeroporto de Navegantes, para a segunda pista.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Muito bem, Secretário Thiago, nós agradecemos a participação do senhor aqui, na nossa audiência pública.

Só ratificando que nós defendemos que Santa Catarina é um Estado de oportunidades. Sua economia é forte e diversificada, tem um prestígio nacional e internacional destacado. Na nossa logística, nós estamos atrasados principalmente nas rodovias federais, acho que posso dizer, sem medo de errar, uns 20 anos. Há 20 anos nós já deveríamos ter uma logística adequada para transportar a nossa riqueza. A nossa contribuição é enorme, e a nossa retribuição é muito pequena pelo que nós representamos.

Então, nós todos estamos irmanados no mesmo sentido, na mesma direção e com o mesmo objetivo de defender os interesses de Santa Catarina.

O Aeroporto de Navegantes, para nós, é muito caro, representa uma região muito rica de indústrias de produtos manufaturados de valor agregado. Por isso é que, em toneladas, nós quase que empatamos com o Estado do Paraná. Mas, no financeiro, nos recursos, nós temos uma vantagem extraordinária, certamente porque o nosso produto é um produto agregado, um produto manufaturado, um produto que agrega valor, mais caro. Com isso, dinamiza mais a economia. Nós não podemos ficar sem a segunda pista do Aeroporto de Navegantes, senão nós vamos ter que utilizar o aeroporto de Curitiba para transportar a riqueza produzida em Santa Catarina, o que é um absurdo.

É nesse sentido, Ronei, que nós estamos tentando sensibilizar o Governo Federal. Compreende? É pela contribuição que Santa Catarina representa, por ser a sexta economia, embora sendo um território que ocupa apenas 1% do território nacional. É um Estado de oportunidades, que acorda cedo, que dorme tarde, que produz. Nós precisamos valorizar quem produz e quem trabalha neste País. Santa Catarina é um exemplo disso. Por isso, eu fiz esses questionamentos.

Ofereço a palavra ao Senador Esperidião Amin. Não sei se ele quer utilizar a palavra para, também, fazer algum questionamento adicional a esses que eu estou fazendo.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Presidente, feitas as respostas às suas indagações, eventualmente, pode ser que eu queira fazer alguma intervenção, mas no momento não.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Perfeito.

Então, eu gostaria... Eu fiz uma pergunta. Pode ser a Dra. Juliana ou pode ser o Sr. Ronei para responder aos nossos questionamentos.

A SRA. JULIANA SALIM FARIA DANTAS (Para expor. *Por videoconferência.*) - Eu acredito que eu seja a primeira.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Pode ser a Dra. Juliana.

A SRA. JULIANA SALIM FARIA DANTAS (*Por videoconferência.*) - Primeiro, uma pergunta sobre os objetivos das concessões aeroportuárias.

Sem dúvida, o Secretário vai falar mais também sobre isso, mas eu acredito que um dos objetivos, sem dúvidas, também, é a melhoria da infraestrutura, e nós todos aqui estamos convergentes nesse objetivo. Existe essa discussão sobre a segunda pista, sobre a alteração do plano diretor. Isso já existe, esse encaminhamento aberto junto da União, junto ao Estado e ao Município de Navegantes, e eu queria frisar, como eu estava falando um pouco antes também, na abertura, que o contrato de concessão está vigente. Enquanto essa discussão da segunda pista prossegue, e ela deve prosseguir - todos aqui trouxeram exposições muito ricas de conteúdo sobre esse assunto -, nós temos também outros investimentos que precisarão ser realizados e que deverão ser realizados nos próximos meses e anos.

Então, temos aqui não conformidades. Hoje o Aeroporto de Navegantes possui uma restrição operacional por não cumprir fielmente um determinado requisito de segurança operacional. Então, isso precisa ser sanado. Nós temos uma ampliação do número de posições de pátio, também já estabelecida, a ser feita nos próximos meses. Nós temos aqui melhorias no terminal de passageiros, operação dentro dos parâmetros de pontes de embarque, provimento de uma capacidade operacional na sala de embarque, em todos os componentes operacionais do terminal de passageiros, aferição de qualidade de serviço, realização da pesquisa de satisfação de passageiros.

Então, temos uma série de investimentos que, em paralelo a essa discussão, como todas as exposições aqui trouxeram também, precisarão ser feitos e seguem sendo monitorados e acompanhados aqui, pela Anac. Temos também, nos próximos dias, uma transição operacional que conta com representantes dos diversos órgãos que atuam dentro do aeroporto. Então, o cenário de investimentos, como todos aqui trouxeram também, de melhorias no Aeroporto de Navegantes, está sendo feito, e a questão da pista vai seguir com essa discussão, mas eu só queria reiterar que estão sendo feitos investimentos agora, nos próximos meses, dentro desse cenário de fase inicial de investimentos, de melhorias na infraestrutura como um todo, porque, no limite, também, a gente também precisa melhorar o terminal de passageiros, precisa melhorar o número de posições de pátio, para que a capacidade do aeroporto aumente.

Então, sem dúvidas, o que nós já podemos afirmar com toda certeza é que, dentro de três anos, teremos um aeroporto com maior capacidade do que a capacidade atual da infraestrutura. E, sobre as discussões da pista, nós já temos aqui um fórum aberto junto de todos os representantes, e, sem dúvidas também, essas manifestações vão ser consideradas.

Então, eu agradeço novamente. Eu acho que foi um ambiente muito rico. Reitero, também, tudo sobre que nós já nos manifestamos, porque esse é um ponto que vai ser discutido, está sendo discutido e, enfim, agradeço novamente, Presidente, Senador Dário, pela palavra, e estamos à disposição também dentro da Anac para continuar com as discussões.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Dra. Juliana, a senhora não respondeu exatamente a minha pergunta. Desculpe-me, mas eu preciso insistir nessa questão.

Qual é o comportamento, qual é o entendimento - foi o que eu gostaria de saber e eu acho que todos nós de Santa Catarina gostaríamos de saber -, qual é o entendimento e qual é o comportamento da Anac com relação a um plano diretor aprovado já, em 2013, que foi desconsiderado, e que encontrou nessa desconsideração uma consideração num Estado vizinho para fazer exatamente, ou muito parecido, uma pista para desenvolvimento da economia do Estado do Paraná? Essa é a essência que eu queria entender, porque, se a Anac não considera nenhum planejamento que foi feito por governos anteriores, dez anos atrás, em que Santa Catarina já tinha detectado essa necessidade desse novo terminal, dessa nova pista, que avançou e que foi aprovado pela agência, como é que a agência, agora, não se manifesta para manter esse planejamento estratégico de desenvolvimento econômico e logístico que se estabelecia há 13 anos?

É essa a minha pergunta, essa que é a essência, porque, se nós temos a agência reguladora, a agência reguladora é para regular, regulamentar e defender os interesses da Nação; não é para defender os interesses de um governo.

Nesse sentido é que eu faço a pergunta e gostaria de saber qual é o posicionamento da Anac.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Presidente...

A SRA. JULIANA SALIM FARIA DANTAS (Para expor. *Por videoconferência.*) - *O.k.*

Sobre o plano...

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Só um minuto, Dra. Juliana.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Para interpelar.) - ... só vou adicionar.

A senhora conhece algum caso em que Anac tenha ficado passiva diante de uma obra em andamento? Em andamento, tome nota!

Se o desenho que a CCR recebeu nessa licitação for adotado - tome nota -, a pista vai ser inviabilizada, porque o que está no desenho contraria o Plano Diretor, que serviu de base para desapropriações, para um terminal de passageiros e para um terminal de cargas.

Se a omissão da Anac... Não é outra a palavra, porque a Anac não fez uma audiência pública para revogar o Plano Diretor de setembro de 2013. Eu sei que os ombros sobre os quais isso pesa não estão presentes aqui. Quem está presente é a senhora. Por isso, eu quero confirmar e detalhar a pergunta do Senador Dário Berger.

Não é um desenho extravagante, como já foi apresentado em outra ocasião, "Olha aqui o de Tefé. Nós revogamos Tefé, revogamos já o de Anápolis". Não, este estava em obras, o Plano Diretor estava em obras, paulatinamente, do jeito que sempre as coisas de Santa Catarina são tratadas, com vagar, como é o caso da 470 hoje, que até está sobrando dinheiro para uma obra cujo ritmo é de tartaruga lenta, gorda e velha, como diz o povo do Vale do Itajaí.

Nós estamos acostumados, mas não se pode é jogar fora. Não se pode é jogar fora o desenho, o Plano Diretor, a diretriz, com dois terços da desapropriação feita. E o que é pior: com um novo desenho. Se for adotado o terminal do novo desenho, a segunda pista deixa de existir para sempre. Nós estamos querendo é impedir essa morte, essa morte violenta de uma obra que estava em andamento. Não se trata de "Ah, vai ser investido!". Não; nós queremos preservar a possibilidade de prosseguir o investimento. Quando?

Quando a demanda, que nós reconhecemos... Nós não temos elementos concretos, o setor foi abalado, está sendo retomado... A região lá cresce e tem muito produto com valor agregado, não tem carga.

O porto, por exemplo, o porto, D. Juliana, não exporta *commodity*, ele exporta contêineres. Nós chamamos de porta-joias, porque tudo que tem ali tem tecnologia e valor agregado, senão não ia colocar num contêiner, jogava a granel.

Então, é uma área que nós apostamos que tem futuro, agora, o que nós não queremos é permitir a consumação do assassinato que o leilão produziu. É isso que nós queremos. E eu duvido que haja na história da Anac um caso de omissão tal como o que nós estamos assistindo agora, porque a Anac é a agência reguladora. A responsabilidade dela, como disse o Senador Dário Berger, e eu concluo, não é atender uma decisão correta ou não do Governo, é preservar o interesse público, e não me parece que seja do interesse público prejudicar o prosseguimento da execução de uma obra, que tem que estar no plano, e o seu cronograma vai ser determinado pela pressão da demanda, é isso que nós queremos.

E nós vamos continuar discutindo. Nós estamos... Concluo para dizer o seguinte: se tem um Estado que tem cultura para pegar ações judiciais e lutar contra o tempo é Santa Catarina.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Casualmente, a do Contestado, que também foi com o Estado do Paraná, levou 17 anos e a do petróleo levou 30, mas nós ganhamos as duas. E o advogado do querido e vizinho Estado do Paraná - terra de onde veio a minha mãe para conhecer Florianópolis - era Ruy Barbosa e o advogado de Santa Catarina era o Manoel da Silva Mafra.

E nós ganhamos.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Esperidião, só que isso é o que nós não queremos...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Nós queremos um acordo.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Imagina nós criarmos um impasse que vai durar dez anos, 20 anos, 30 anos, quem é que vai ganhar com isso?

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - E para que isso? Para quê?

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Dra. Juliana, a senhora está com a palavra.

A SRA. JULIANA SALIM FARIA DANTAS (Para expor. *Por videoconferência.*) - O senhor está me ouvindo?

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Agora, sim.

A SRA. JULIANA SALIM FARIA DANTAS (*Por videoconferência.*) - Perfeito.

Eu entendi o questionamento, Senador. Desculpe-me se eu fui evasiva na resposta anterior.

Falando especificamente sobre o Plano Diretor, é usual que haja uma nova apresentação de planos que revoguem os planos anteriores naturalmente por se tratar de um documento de planejamento.

Eu não estou me referindo especificamente ao caso de Navegantes, porque não temos um novo Plano Diretor apresentado. O Plano Diretor atual do aeroporto de Navegantes é justamente aquele.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - A senhora não tem nem a revogação, D. Juliana. Ele não foi revogado pela Anac.

A SRA. JULIANA SALIM FARIA DANTAS (*Por videoconferência.*) - Estou achando que o meu microfone...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Ele não foi revogado, ele foi revogado pelo leilão.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Dra. Juliana, a senhora ouviu? O Senador Esperidião Amin diz que ela não foi revogada pela Anac, ela foi revogada pelo leilão, sem a participação

da Anac, o que caracteriza, na opinião nossa, tanto do Senador Esperidião quanto minha, um lapso; no mínimo, é uma omissão.

O projeto passou, e a Anac não se manifestou a respeito dessa prioridade que já existia na Anac, aprovada desde 2013. Então, veja bem que, quanto mais a gente discute, mais nós chegamos à conclusão de que a Justiça está no nosso lado, entendeu? E nós estamos em busca da Justiça com relação a esse terminal de carga, que estava projetado para Navegantes, e que foi retirado de uma maneira brusca e obscura até, vamos dizer assim, de uma área que nós já tínhamos consolidado e que foi transferida para o Estado vizinho, o que é muito ruim para Santa Catarina.

A SRA. JULIANA SALIM FARIA DANTAS (*Por videoconferência.*) - Desculpem. O meu fone de ouvido acabou a bateria e eu não sei até onde os senhores me ouviram.

Eu estava apenas mencionando que a apresentação do plano diretor de uma nova revisão é usual, como seria de se esperar em qualquer documento de planejamento, e também no plano de gestão da infraestrutura.

Eu só ia complementar que, acerca da afronta ao plano diretor existente, nós ainda não temos um planejamento dos investimentos a serem realizados pela nova concessionária. O EVTE, o Estudo de Viabilidade, aquele projeto que coloca o terminal na área em que seria a segunda pista, ele é apenas um estudo, ele é apenas uma proposta de investimento. E vai haver a apresentação do anteprojeto agora, daqui a seis meses da data de 29 de novembro. Então que, ao haver então a apresentação desse documento, do projeto e do plano de gestão da infraestrutura, aí sim nós vamos ter então a proposta de investimentos da concessionária para o aeroporto.

Então, não sei se eu fui clara, porque no meio eu acabei interrompendo a minha fala. Mas só retomando, então, que a apresentação de um novo planejamento de investimentos tanto via plano diretor - e aí a análise do plano diretor da Anac é uma análise exclusivamente de aspecto...

(Interrupção do som.)

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Deu um problema. Congelou a imagem da Dra. Juliana.

Senador Esperidião, enquanto a imagem não vem, então eu vou fazer um requerimento à Anac pedindo que ela se manifeste objetivamente acerca dessa questão de, para revogar...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - O senhor permite?

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Pois não.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Pelo que ela está explicando, e não concluiu, nós estamos no limbo. Nós tínhamos um plano diretor que previa uma segunda pista nessa conformação, uma espécie de Y - não é? -, a pista atual e a segunda pista. E agora não temos nada, porque nós não temos a apresentação do plano de investimentos, que deveria seguir o plano diretor. E a segunda pista foi deletada; foi deletada e nós estamos no limbo: nem no inferno nem no céu. Estamos pendurados no ar. E isso eu duvido que faça parte da prática da Anac.

Por isso, para subsidiar esse requerimento que V. Exa. sugere, é indagar o seguinte: o que está em vigor hoje então? E, se foi revogada...

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - De que forma foi revogada?

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Foi consultada a sociedade? Não tem nada a ver com leilão.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Certo.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - Quer dizer: para retirar uma segunda pista em obras, quem foi consultado? Quem foi consultado?

Só para concluir, eu considero que os cuidados - e vou oferecer aqui para a assessoria da Comissão...

No dia 16 de dezembro do ano passado, o Comando da Aeronáutica, o Ministério da Defesa publicou as novas instruções - Anexo I - para o Código Brasileiro de Aeronáutica, Departamento de Controle do Espaço Aéreo, e aprovou a instrução relacionada a processos da área de aeródromos, no âmbito do Comaer.

Três dispositivos que eu vou oferecer aqui para a assessoria demonstram o cuidado que o Comando da Aeronáutica e, por via de consequência, a Anac devem ter em relação a pleitos de Municípios e Estados federados em matéria de requisitos que as pistas e os aeródromos devem ter.

Quando o comando aéreo indefere, ele tem que apresentar um estudo, até para indeferir um pedido de um Município. Se o Município considera do seu interesse público alguma coisa, para que isto seja indeferido é deste livrinho que tem que sair um estudo técnico. Agora, imaginem um plano diretor com uma obra em andamento. Isso é improbidade administrativa! "Joguei fora, tirei fora e estou agora querendo executar um desenho que inviabiliza os bens e as terras que eu construí ou adquirir para a execução daquilo que fazia parte do plano diretor". Onde é que está a Anac?

Então, eu vou oferecer aqui para a assessoria este documento sobre planejamento de aeroportos, de aeródromos, do Comaer, aprovado há menos de um ano, em 16 de dezembro de 2020, como subsídio para orientar essa manifestação da Comissão à Anac.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Eu que agradeço e cumprimento V. Exa.

Eu só quero comunicar que deu uma pane geral na nossa audiência pública. *(Pausa.)*

Voltou?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Voltou. Então, vamos fazer um teste para ver se voltou.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Vou conceder a palavra para a Juliana. *(Pausa.)*

Dá para liberar o áudio da Dra. Juliana? *(Pausa.)*

A SRA. JULIANA SALIM FARIA DANTAS *(Por videoconferência.)* - Eu estou ouvindo.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Está ouvindo? Está ouvindo, Dra. Juliana?

A SRA. JULIANA SALIM FARIA DANTAS *(Por videoconferência.)* - Estou ouvindo, Senador. Os senhores me escutam também, não é?

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Escuto, escuto.

Então, a senhora tem a palavra para abrandar a nossa dor, a nossa tristeza e a expectativa que nós temos de reformular esse processo com relação ao aeroporto de Navegantes.

A SRA. JULIANA SALIM FARIA DANTAS *(Para expor. Por videoconferência.)* - Eu não sei exatamente até que ponto os senhores me ouviram. Eu só estava mencionando que a questão do projeto que está posto para a concessão do estudo de viabilidade não é vinculante - eu acredito que os senhores saibam disso. Então, a concessionária vai apresentar um novo projeto agora.

De fato, está clara a dor que todos os senhores apresentaram, assim como o mérito da questão, que também já foi muito discutido, de se proteger essa área de expansão da pista, para que, de fato, no atingimento da demanda, o aeroporto tenha capacidade para operar a carga da região.

Eu só queria reiterar aqui que durante a minha fala eu também mencionei, não sei se os senhores ouviram, ou não, que existem outros investimentos também em desacordo com o Plano Diretor que, de todo modo, já precisarão, já ensejarão uma revisão. A própria questão do cumprimento dos regulamentos de segurança operacional... Hoje o aeroporto opera com uma condição especial de um Neso aprovado. Existe um acréscimo de posições de pátio. Então, de toda maneira, sem dúvida, vai ser... Todos nós aqui convergimos, sem dúvida, para a melhoria da infraestrutura do aeroporto de Navegantes. E o modo como isso vai se dar, na revisão aqui do Plano Diretor ou na revisão do PGI, vai se materializar na apresentação do anteprojeto, quando de fato a Anac vai ter conhecimento de quais são os investimentos previstos para o Aeroporto de Navegantes, o que vai acontecer daqui a seis meses.

Enquanto isso, sem dúvidas, todas as questões aqui, que foram apresentadas, vão ser levadas, também, dentro da Anac e dentro do Ministério, para que possam ser discutidas. Mas eu só quis esclarecer então o viés do Plano Diretor, que é uma avaliação de segurança operacional, e que é um documento que é revisado rotineiramente, dados os novos investimentos ou, enfim, uma alteração das projeções.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Secretário Nacional, Sr. Ronei, o senhor tem a palavra.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN (Para expor. *Por videoconferência.*) - Obrigado, Senador.

Agora, sim, liberaram meu áudio aqui.

Bom, muita coisa foi falada aqui, eu vou tentar dar uma pincelada geral em alguns aspectos.

Deixa eu começar, primeiro, pelo Plano Diretor de 2013, só para poder explicar que o Plano Diretor é uma peça de planejamento do operador aeroportuário. E, naquela época, em 2013, existia um operador público, uma estatal federal, que é a Infraero, que fez a sua abordagem estatal do Plano Diretor, com um foco muito grande na ocupação territorial, sem uma vinculação com prazo para execução.

Veja bem, a Infraero desenha um plano diretor, mas ela não sabe nem como, nem quando vai executar aquele plano. Aquele plano fica dependendo da performance de demanda e fica dependendo também da disponibilidade de recursos públicos, dentro de uma questão orçamentária do Governo Federal.

Então, na verdade, o plano diretor é uma peça viva que tem que ser obrigatoriamente revisado. E todos os planos diretores são revisados. Exemplo disso é o Plano Diretor do Aeroporto de Brasília. Se a gente olhar o Plano Diretor da Infraero e olhar o que foi feito pela Inframerica, é completamente diferente. Exatamente por isso, porque é um outro tipo de gestão, é um outro tipo de abordagem e, portanto, ele é um plano de planejamento do operador aeroportuário, e é muito saudável e natural que ele seja, sim, atualizado.

Isso não acontece só com Navegantes. Isso acontece com todos os aeroportos do País: com o Galeão, com Brasília, com Confins, com Guarulhos... Todos esses planos passam rotineiramente por alterações, modernizações, até porque o mercado muda muito. Então, o primeiro ponto que eu queria comentar é com relação ao plano diretor. Não há, do nosso ponto de vista, nenhum problema em se atualizar esse plano diretor. E, pegando carona nesse aspecto, Senador, eu queria fazer alguns esclarecimentos importantes. O primeiro deles é que essa pista do Aeroporto de Navegantes não foi retirada e não foi suprimida da concessão. Ela continua na concessão, só não tem a obrigatoriedade da sua realização na chamada Fase B, que é a primeira fase de obras dessa concessão. Ela não é obrigatória. Ela é uma pista que pode ser sim construída, inclusive ela não está inviabilizada.

Como a Juliana muito bem colocou, o estudo de viabilidade traz apenas uma sugestão de *layout* para o aeroporto, mas certamente não será o *layout* a ser utilizado pela CCR. O concessionário vai ter um novo *layout* que vai desenvolver e, nesse novo *layout*, ele vai considerar todas as suas características, as características operacionais desse estilo aeroportuário, inclusive a existência de um novo terminal de cargas, que já está em construção, nessa nova área, inclusive a possibilidade de construção dessa pista no presente ou no futuro, a depender da *performance* de demanda de carga, de passageiro e do tipo de aeronave. Então essa pista não foi retirada, não foi suprimida da concessão e ela não está inviabilizada. Ela consta, sim, do processo de construção de desenvolvimento desse aeroporto ao longo de 30 anos de concessão. Havendo demanda, a pista pode ser, sim, construída, a área está lá preservada e é objeto da concessão devidamente murada, cercada e protegida para se desenvolverem esses ou outros projetos que possam vir a aparecer. Esse é um ponto importante.

O outro ponto importante é com relação à pista de Curitiba. A pista de Curitiba e a pista de Navegantes não são substitutivas, não são substitutas, são coisas completamente diferentes, não é uma em detrimento da outra; não é porque foi colocada uma pista em Curitiba, como obrigatória na Fase I-B do contrato de concessão, que deixou de ser colocada em Navegantes. São mercados diferentes, são operações distintas, são aeroportos distintos e um não está vinculado ao outro. A decisão de se colocar uma pista obrigatória no aeroporto de Curitiba também não foi uma decisão política, muito pelo contrário, ela foi uma decisão 100% técnica, baseada em estudos de demanda que foram contemplados. E ali em Curitiba, entrando um pouquinho no detalhe de Curitiba, a questão não é só carga. Em Curitiba já existe uma demanda reprimida atualmente para voos internacionais de longo curso. Várias empresas aéreas que voam para a Europa, para os Estados Unidos e para a Ásia já demandam há muitos anos ao Governo Federal a possibilidade de operar em Curitiba. Existe uma demanda muito latente em Curitiba que hoje é atendida por São Paulo, exatamente porque os aviões têm condição de pousar em Curitiba, mas não têm condições de decolar de Curitiba para voo direto para Europa, Ásia e América do Norte.

Então, dessa forma, por que os aviões pousam? Eles pousam porque eles chegam leves, já queimaram todo o combustível ao longo dessas viagens. Mas para poder fazer uma decolagem direta, um voo de longo curso, com aviões de fuselagem larga, os chamados *widebodies*, eles saem muito carregados e é necessária uma extensão maior de pista. Então, essa pista de Curitiba é discutida com a indústria, com o setor, com o mercado há pelo menos 20 anos. E os estudos de viabilidade da concessão captaram muito claramente esta demanda: a demanda do passageiro, a demanda da empresa aérea. Então, portanto, ela foi colocada. Não foi uma decisão política, em que possa parecer: "Ah, foi privilegiado lá em detrimento

daqui", não foi isso que aconteceu, foi uma decisão técnica feita por consultores da área de transporte que se valeram de informações de mercado, de demanda de mercado, de compra de passagens.

Recentemente saiu um estudo falando das cidades brasileiras com grande potencial para voos para a Flórida, nos Estados Unidos, que é o principal mercado norte-americano em parceria, que faz voos para o Brasil. E a principal cidade da América Latina com potencial de atendimento e ainda não atendida por voos diretos é a cidade de Curitiba. E isso foi um levantamento de mercado feito por empresas privadas, inclusive norte-americanas, falando: "Olha, o primeiro destino que falta atender na América Latina em transporte, com ligações diretas, transporte aéreo, ligações diretas para a Flórida, para Miami, no caso, é a cidade de Curitiba". Buenos Aires já está atendida, Santiago já está atendida, Rio, São Paulo, Brasília, Fortaleza, Manaus e por aí vai. Agora, a cidade de Curitiba tem uma demanda muito grande e essa demanda hoje se vale dos aeroportos de São Paulo para poder chegar até mercados como América do Norte, Europa e Ásia. Então, por isso e só por isso é que foi feita a colocação como item obrigatório de investimento no contrato do Bloco Sul essa nova pista no aeroporto de Curitiba e ela será executada pela concessionária nos termos do contrato. Por que Navegantes não teve essa pista colocada como obrigatória? Pelo mesmo motivo de Curitiba: porque os estudos também foram feitos com a mesma técnica, com a mesma métrica, com a mesma metodologia que também foram feitos para Navegantes. E, senhores, a realidade é que os números não mentem. A demanda não apareceu. Apareceu uma demanda, mas não apareceu com a pujança necessária para justificar uma nova pista no aeroporto de Navegantes. Dessa forma, ela não foi colocada como obrigatória. Mas ela não foi de novo, repito, não foi excluída dessa concessão. Ela continua lá e ela continua lá com todos os seus requisitos aguardando o surgimento da demanda. E é exatamente essa demanda que passa a ser acompanhada agora pelo Governo Federal, pelo governo estadual e pelo governo municipal. Temos uma concessão de 30 anos pela frente, temos um dos melhores operadores aeroportuários do mundo à frente dessa concessão. E eu tenho certeza de que, havendo demanda, essa pista será construída ou, melhor do que isso, a demanda será atendida. Com pista ou sem pista, o mais importante é que a carga não fique no chão e que o passageiro tenha opção de voo para voar, independentemente da solução de engenharia. A solução e engenharia é um problema de o concessionário resolver juntamente com o órgão regulador. O mais importante é que não falte oferta de infraestrutura para atender a demanda de serviços que a gente sabe muito bem que a região tem, porque a região é muito pujante, tanto na carga, quanto no passageiro. Mas não se justificou até agora, nesse primeiro momento a colocação do investimento como obrigatório. E só por isso é que não consta no edital essa obrigação.

O novo terminal de cargas também não está inviabilizado. Ele está em construção e será considerado. O contrato será sub-rogado pela concessionária integralmente em todas as suas cláusulas e será considerado pela concessionária no plano diretor que ela passa a desenvolver a partir de agora, que na verdade nós chamamos de Plano de Gestão da Infraestrutura. É um plano que vem antes do plano diretor, que é o momento em que a concessionária planeja a sua concessão de 30 anos e depois ela certamente atualizará o plano diretor do aeroporto e deixará para uma próxima concessionária, quando finalizada a concessão, dar continuidade, atualizá-lo, etc.

O potencial, falando rapidamente do potencial de carga do Estado de Santa Catarina e do Paraná, não tenho dúvida de que todos os dois Estados têm um grande potencial de carga e que será de fato processado nesses aeroportos. Em Santa Catarina, não podemos esquecer que já temos um belo aeroporto na capital, em Florianópolis, que recebeu muitos investimentos de um grupo internacional, Zurich Airport, que está em Florianópolis e já está fazendo um belo trabalho de atração de cargas para a cidade de Florianópolis. Então, Santa Catarina, além de Navegantes, além de Joinville, além de Chapecó também poderá ter e, claro, deverá ter a sua carga processada pela sua capital, que é Florianópolis. Assim, como o Paraná tem e terá outros aeroportos importantes na região, como Maringá, como Foz do Iguaçu, como Cascavel e outros mais que podem atender a região. Cada Estado tem a sua pujança, tem a sua carga e é atendido pelos seus aeroportos. Eu acho que tanto Santa Catarina quanto o Paraná já têm e continuarão a ter belas infraestruturas aeroportuárias, um sistema muito eficiente e muito competitivo. E que bom que seja competitivo, que um Estado possa competir com o outro, cada um o seu perfil, cada um com a sua matriz econômica, com a sua matriz de produção. E é nessa linha que nós seguimos. Mas, repito, a pista de Navegantes não foi contemplada nessa primeira fase de investimentos e isso nada tem a ver com a pista de Curitiba. Curitiba tem a sua vocação, tem a sua demanda e tem a sua independência operacional com relação a Navegantes. Navegantes, quando houver demanda, certamente terá ou a sua nova pista, ou a sua solução de engenharia dada para atendimento da demanda que houver. Então, eu acho que, com essas palavras, é importante esclarecer. Realmente, respondendo às perguntas que vieram pela participação popular, o real objetivo das concessões é, de fato, prover uma melhoria na infraestrutura e na qualidade dos serviços para a população brasileira por meio de investimentos privados. O Governo Federal e os governos estaduais, o poder público como um todo, têm grandes dificuldades de prover serviços de qualidade nessa área da infraestrutura, e a parceria público-privada é fundamental para isso. E a abrangência das concessões, se seriam só com relação aos Estados do sul do País. Não. De fato, esse programa é bem maior, ele pega também Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Nós fizemos juntos, nessa sexta rodada, o bloco central,

que pega aeroportos em Goiás, no Piauí, no Maranhão e alguns também no Nordeste, e também o bloco norte, que pega regiões como os Estados do Amazonas, de Roraima, de Rondônia, do Acre e outros Estados mais; e agora estamos com a sétima rodada na rua em que há aeroportos em São Paulo, no Mato Grosso do Sul, no Pará, no Rio de Janeiro, em Minas Gerais. Se eu não me esqueço de outros, acho que são esses os Estados da sétima rodada. Então, é um programa nacional realmente, que contempla todos os Estados e todas as áreas da República do Brasil.

Então, eu acho que os esclarecimentos são esses. Fico aí à disposição para o debate e para maiores dúvidas que possam surgir.

Muito obrigado, Senador Dário.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Eu que agradeço a V. Exa. Ofereço a palavra ao Senador Esperidião.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Para interpelar.) - Eu tenho a impressão de que o foco que eu coloquei aqui nas minhas intervenções foi muito delimitado à questão da segunda pista do aeroporto de Navegantes, e o Dr. Ronei não tem dado uma explicação clara.

A segunda pista do aeroporto de Navegantes estava em obras. Por quê? Porque derivava de um projeto, de um plano diretor. Ela tinha um projeto executivo de sua execução e anexos vinculados a ela: um terminal aeroportuário de cargas e outro de passageiros. Ela tinha, portanto, um plano diretor - é isso que é um plano diretor -, desapropriações em andamento, e isso foi retirado do desenho. O desenho do leilão, Dr. Ronei, ignora isso, revoga isso, e é isso que caracteriza o desprezo no leilão pela segunda pista. Ou isso não é verdade?

Nós estamos querendo ressuscitar a segunda pista que o leilão matou, não conseguiu enterrá-la, porque nós estamos resistindo. Nós temos protestado até contra o exame cadavérico. Não aceitamos. Ela não morreu - não morreu -, não será enterrada, e nós estamos debatendo isso nos planos judiciais cabíveis. E o senhor diz que, num determinado momento, ela pode ser necessária. Não, nós queremos que ela fique lá.

Quanto tempo vai demorar? Quando um Município tem um plano diretor para a execução de uma obra, ele tem o direito de declarar de utilidade pública aquela faixa e não permitir construções. Quando ele declara de utilidade pública, ele tem prazo para pagar e prazo que pode prescrever, daí vêm os conflitos.

Neste caso, o leilão retirou da alçada de quem dele participou a segunda pista, esse é o nosso protesto. Quanto à demanda, eu sou um pouco mais realista do que o senhor, a demanda vai ter que ser analisada daqui para a frente. O que eu tinha como demanda, em 2019, eu não sei se vai ser superado esse limite ou essa previsão, se esse limite vai ser superado agora ou daqui a um ano, dois anos. Eu sou otimista.

Então, o que nós queremos é ressuscitar a segunda pista, ou seja, que isso seja declarado e não esperado - declarado! -, a partir do compromisso da Anac, da Secretaria Nacional de Aviação Civil, isso tem que ser declarado. A quem? Ao concessionário.

Segundo: como e quando executar? Como executar é de acordo com o plano diretor, que não foi revogado, legalmente ele não foi revogado. Pode ser modificado? Claro que pode, até o tipo de equipamento muda, pode precisar de pista maior, pode precisar de uma infraestrutura da pista diferente, isso é outra coisa, projeto executivo é outra coisa. O que o plano diretor te dá é a diretriz, esta foi revogada sem sucessora, não tem diretriz! Só tem uma pista. O aeroporto licitado foi de acordo com uma planta que revogou algo que estava em obra, e isso é irregular, e nós não vamos aceitar.

Quanto a quando executar, já que consta do plano, e é isso que nós queremos que aconteça, vai depender da demanda. Só que quero lhe dizer, com toda a franqueza, esse atrito judicial gerou desconfiança. Eu desconfio dessas estatísticas que o senhor mostra, aliás, nem mostra, faz menção.

Nós queremos, às claras, que a perspectiva de demanda de carga - não é de avião! -, só de carga é que vai determinar, a nosso ver, a execução, num prazo que vai depender da demanda. A obra da segunda pista... São essas as regras. E os senhores insistem em manter morta a segunda pista; então, não vai haver acordo. Nós vamos continuar mastigando esse atrito, vamos continuar em conflito de interesses, e eu acho que isso não é bom nem para a Anac, nem para a Secretaria de Aviação Civil, nem para o Estado de Santa Catarina, nem para a Federação, e não é bom para a política e, também, não é bom para o investidor.

Então, nós estamos aqui, em cima de algo que estava em obras, os senhores revogaram - não estou falando de Curitiba; estou falando do nosso -, estava em obras, os senhores revogaram e não querem ressuscitar apenas o desenho e subordinar a execução, sob a forma de projeto final, o desenho à pesquisa, a uma estatística que se levante, suponhamos,

semestralmente, da demanda efetiva. Os senhores não aceitam isso porque os senhores querem matar a segunda pista! Não há outra explicação.

E contra isso nós vamos nos rebelar sempre, seja através do requerimento do Senador Dário, seja, daqui a pouco, de uma CPI das obras abandonadas... Por que não? Foi gasto dinheiro público. Aquela diretriz não existe mais. Alguém cometeu o crime de responsabilidade. É improbidade administrativa despende dinheiro público e não usar aquele bem para a finalidade daquela desapropriação, que é específica.

Então, o apelo que eu faço não é um pedido de favor, não. Eu aprendi com o Padre Vieira: não venho pedir pedindo, senão protestando, pois este é o direito e o dever de quem não pede favor, exige justiça. Quantas reuniões como essa nós vamos realizar? Eu vou procurar acompanhar isso no Supremo, lá no Ministério Público Federal, em Itajaí... Nós vamos agir. Enquanto houver força e o Homem deixar que a gente esteja aqui, nós estaremos em lados opostos. Por quê? Porque o Ministério da Infraestrutura, através da Secretaria de Aviação Civil, quer manter a segunda pista "morta", e, com o decurso de prazo, ela vai se enterrando mesmo, porque aparece outro interesse, uma invasão aqui, outra... Quem é que vai cuidar disso se já foi desconsiderado seu objetivo? Nós vamos lutar para que isso não aconteça. Reflita sobre isso!

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Sr. Ronei, o senhor quer se manifestar? *(Pausa.)*

Não estamos ouvindo.

Dá para liberar o microfone do...

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN *(Por videoconferência.)* - Agora, sim.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Agora deu.

O SR. RONEI SAGGIORO GLANZMANN *(Para expor. Por videoconferência.)* - Agora, sim, Senador. Agora, sim.

Obrigado.

Eu ouvi, de maneira muito atenta, as palavras do Senador Esperidião Amin.

De fato, eu acho que é uma discussão em prol da sociedade brasileira, em prol da sociedade de Santa Catarina, e o Ministério da Infraestrutura está e permanecerá muito atento e muito diligente com relação a ela. Temos, como eu falei no início, divergências, mas divergências muito saudáveis e muito positivas no sentido de achar o melhor caminho para chegar a esse objetivo maior que é a prestação de um serviço público de qualidade para a sociedade. Estamos perseguindo isso, Senador. Nós entendemos as preocupações, nós entendemos que são maneiras diferentes, abordagens diferentes.

Aqui, no Ministério, nós temos uma abordagem muito mais a favor do mercado, ou seja, deixando o mercado, a demanda surgir e a oferta aparecer, ou seja, a infraestrutura aparecer, para atender uma demanda que, certamente, vai surgir. A demanda dá sinais muito claros, e nós temos um sistema de incentivos muito forte da concessionária e do contrato de concessão que a concessionária tem e terá todo o interesse de atender toda e qualquer demanda, porque isso gera receita para a concessionária, isso aumenta a capacidade de geração de caixa da concessão, e, logicamente, o concessionário terá todo o interesse em capturar essa demanda, seja ela qual for, esteja ela onde estiver.

Então, nós entendemos, acreditamos muito em mecanismos de mercado como indutores da infraestrutura. Não acreditamos em obrigações contratuais, imposições estatais, de maneira que o Estado não deve intervir a esse ponto de obrigar uma concessionária a fazer uma obra que não esteja vinculada à demanda.

Mas é claro que, no meio do caminho, há muitos mecanismos e muitas possibilidades que podem ser utilizadas ao longo desses 30 anos. O fato é que a região é pujante, a região tem demanda, sabemos que tem demanda de passageiro e demanda de carga, e essa demanda, de novo, repito, será, sim, atendida e o passageiro, a carga terão o seu nível de qualidade de prestação de serviço adequada, dentre os melhores do mundo. Assim como hoje, o cidadão de Florianópolis, a carga no aeroporto de Florianópolis tem, assim como hoje, aqui, em Brasília, nós temos, em Salvador, em Porto Alegre, em Fortaleza, enfim, colocaremos esse nível de serviço, estamos colocando esse nível de serviço em todos os aeroportos do País, inclusive, o que não pode ser diferente, no aeroporto de Navegantes.

Então, acho que estamos alinhados num objetivo, ainda desalinhados na maneira de como atingir esse objetivo, mas tenho certeza de que a discussão é profícua e nós vamos conseguir encontrar um caminho do meio para que a gente possa evoluir nessa discussão.

Então, contem com o Governo Federal, contem com o Ministério da Infraestrutura, sempre aberto ao debate, sempre aberto a receber as críticas e sugestões. Eu acho que nós vamos encontrar um caminho do meio para poder endereçar essas questões, com toda certeza.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC. Pela ordem.) - Eu tenho muita certeza de que nós vamos ter razão, seja judicial, seja política, nós estamos do lado certo. Nós queremos recuperar a segunda pista, que nos foi tomada discricionariamente. Eu tenho certeza de que nós estamos do lado certo.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Bem, eu quero encaminhar para o encerramento, mas, antes de partir para o encerramento propriamente dito, eu quero buscar, nos ensinamentos do saudoso Senador Casildo Maldaner, que mencionava em seus discursos aqui, no Senado Federal, que é muito preferível horas de discussão e de diálogo do que minutos de tiroteio. Lembra do Casildo? Ele mencionava muito isso nos discursos dele.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - SC) - E enquanto isso ele fazia curso de tiro.

O SR. PRESIDENTE (Dário Berger. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - SC) - Enquanto isso, ele era da associação dos clubes de tiro.

Mas eu queria mencionar isso para dizer, Ronei e Dra. Juliana, mais especificamente, que representam o Governo nessa questão dos aeroportos brasileiros: o nosso objetivo é que ele não morra, como disse o Esperidião Amin, é que ele conste do edital, entenderam? Por que essa condicionante não fica estabelecida no edital, para que, no futuro, possa ser permitida e até exigida a construção da terceira pista, uma vez que essa questão já vem de 2013, através do plano diretor?

Então, esse terminal de cargas é muito importante para nós, e nós vamos lutar por ele. Evidentemente, eu não sou do time da bala, mas vou lutar com todas as minhas forças para que Santa Catarina não seja discriminada e pague essa conta que, efetivamente, não é dela.

Portanto, agradeço muito a presença dos convidados.

O debate tende certamente a continuar, e nós vamos continuando com esse tema, que é muito relevante para nós.

2ª PARTE

EXTRAPAUTA

ITEM 1

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 35, DE 2021

Informações ao Senhor Ministro de Estado da Infraestrutura sobre a alteração na execução do Plano Diretor do Aeroporto de Navegantes/SC, aprovado pela ANAC, em 2013.

Autoria: Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Eu quero submeter à aprovação, Senador Esperidião e Senadores e Senadoras, o requerimento que eu acabei de mencionar. Justifica-se o solicitado, em especial, porque a alteração culminou com a exclusão da construção da segunda pista do referido aeroporto, prejudicando a economia catarinense.

É nesses termos que eu peço deferimento e peço para aprovar.

Subscrevem o requerimento o Senador Esperidião Amin e o Senador Dário Berger.

Os Senadores que concordam com o requerimento permaneçam como estão. *(Pausa.)*

Aprovado.

Agora, sim, então, partimos para o encerramento.

Mas antes de encerrarmos, proponho a dispensa da leitura e a aprovação da ata da reunião anterior e da presente reunião também.

Os Srs. Senadores e Senadoras que concordam e que aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

Por fim, agradeço a presença de todos, em especial dos Srs. e das Sras. Senadoras e também dos nossos convidados, da Sra. Juliana Salim Faria Dantas, do Sr. Ronei Saggiore Glanzmann, do Sr. Rodrigo Sabino Soares, do Sr. Alisson de Bom de Souza, do Sr. Thiago Vieira e do Sr. Gustavo Barreto. Muito obrigado mesmo a todos aqueles que se interessaram por esta reunião. Muito obrigado também pela presença do Sr. Jorge e do Sr. Ivan Amaral, como Diretor de Integração e Transportes do Governo do Estado de Santa Catarina.

Não havendo mais matéria a tratar, declaro encerrada a nossa reunião.

Muito obrigado.

(Iniciada às 10 horas, a reunião é encerrada às 12 horas e 42 minutos.)