



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

REUNIÃO

20/06/2023 - 23ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO. Fala da Presidência.) - Havendo número regimental, eu declaro aberta a 23ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data de 20 de junho de 2023.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública com o objetivo de debater o plano de atuação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e as atuais condições da aviação civil e da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, sob a ótica regulatória e fiscalizatória, em atenção ao Requerimento nº 16, de 2023, desta Comissão, de minha autoria.

Eu convido para tomar lugar à mesa o Dr. Tiago Sousa Pereira, Diretor-Presidente substituto da Agência Nacional de Aviação Civil.

Antes de passar a palavra ao nosso convidado, eu comunico - Tudo bem, doutor? Como é que está o senhor? Bem-vindo, viu? - que esta reunião será interativa, transmitida ao vivo e aberta à participação dos interessados por meio Portal e-Cidadania na internet, no endereço senado.leg.br/ecidadania - repetindo: no endereço senado.leg.br/ecidadania -, ou pelo telefone 0800 0612211 - repetindo: 0800 0612211.

O relatório completo de todas as manifestações estará disponível no portal, assim como a apresentação que for utilizada pelo expositor.

Na exposição inicial, eu convido o Dr. Tiago para apresentação da sua proposição, por um tempo de até 30 minutos, mas eu aviso a V. Sa. que já temos sete Senadores inscritos aqui, que estão acompanhando *online*, e pouco a pouco vão chegando. São ainda nove horas e pouquinho, já, já eles vão chegando aqui, aqueles que tiverem interesse num tema tão importante como esse da aviação civil e comercial do Brasil.

Então, eu passo a palavra para V. Sa. pelo tempo de até meia hora.

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA (Para expor.) - Muito obrigado, Presidente Confúcio.

Bom dia, senhoras, bom dia, senhores. É um prazer estar aqui na Comissão de Infraestrutura para apresentar a atuação da agência, o cenário atual, as perspectivas futuras da aviação civil brasileira.

Eu trouxe uma apresentação, espero me ater aos 30 minutos. Se precisar de um...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO. *Fora do microfone.*) - Sem problema.

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - Está bom. Vamos lá.

Por favor, pode passar.

Antes de mais nada, meu nome é Tiago Pereira. Eu sou Diretor da Anac, Diretor-Presidente substituto. A agência é uma autarquia de natureza especial dirigida por um colegial de cinco membros, todos sabatinados pelo Senado. O Diretor-Presidente, Juliano Noman, renunciou ao cargo para assumir a Secretaria Nacional de Aviação Civil, lá no Ministério de Portos e Aeroportos, e eu o estou substituindo. Teve um processo de indicação pelo Presidente da República para que eu

assumisse a vaga de Presidente da agência de forma permanente, e esse processo está em trâmite, até chegar ao Senado, fazer a sabatina, etc.

Além de mim, temos o Diretor Ricardo Catanant, advogado; o Diretor Luiz Ricardo Nascimento, piloto; e o Diretor Rogério Benevides, engenheiro, compondo o Conselho da Anac, a Diretoria Colegiada.

Senhores, foco da agência: mobilidade, conectividade, simplificação de serviços, uso intensivo de tecnologia, promoção da competição e da inclusão de novas empresas no mercado, qualificar mão de obra... A gente está falando de aviação civil. Ali na Anac a gente tem um rol de conhecimentos muito especializados e, ao mesmo tempo, muito amplos. Eu tenho psicólogo, pedagogo, para lidar com fatores humanos; engenheiro aeronáutico, obviamente, engenheiro civil, engenheiro de produção, para lidar com estrutura de avião, estrutura de aeroportos; temos muitos pilotos; temos economistas, advogados, contadores, para lidar com as concessões aeroportuárias; enfim, é um rol muito amplo e que requer - daqui a pouco vou falar um pouquinho de eVTOL, tecnologia nova... Então, a gente está sempre se capacitando. Prossigo: modernização normativa; regionalização da aviação civil, que também é um foco da agência porque o Brasil é um país continental que não tem o modal ferroviário tão desenvolvido para passageiro, então, em algumas regiões, sobretudo no Norte, na Amazônia Legal, o único meio de acesso é avião ou dez, quinze horas de barco, então é superimportante, é uma prioridade do Governo Federal e da agência ampliar, regionalizar a aviação civil; oferta na qualidade dos serviços; e redução de burocracia que não agrega valor.

Por favor, o próximo eslaide.

Falando rapidamente, vou passar alguns números. No ano passado, estamos retomando da pandemia. No ápice da pandemia, o tráfego aéreo brasileiro atingiu, em níveis internacionais, 4% da demanda que havia pré-pandemia. Então, a gente teve uma queda muito grande, o setor aéreo foi um dos setores mais impactados pela pandemia, e agora estamos em processo de retomada. O transporte aéreo internacional ainda está num nível de retomada um pouco menor, mas a boa notícia é que tivemos cinco autorizações de operação para empresas aéreas regulares de outros países operarem, fazerem voos internacionais aqui e negociamos alguns acordos de serviços aéreos de forma a ampliar a disponibilidade de ofertas de frequência para novas empresas que quiserem entrar - Suriname, Suíça, Quênia, República da Guiné.

Próximo, por favor.

Aqui tem um mapa do Brasil que mostra a configuração dos nossos acordos de serviços aéreos. Então, o que está em verde são os países com os quais temos acordos praticamente de céus abertos, livres de frequências; temos alguns acordos com os que estão em amarelo, com frequências pré-determinadas; e, com os que estão de azul, a gente tem frequências praticamente livres com pequenas restrições.

Próximo.

Como eu mencionei anteriormente, vejam a queda de 2019 para 2020. Isso aqui é só passageiro internacional: o que está em azul são os passageiros internacionais transportados por empresas internacionais; e o que está em verde são os passageiros internacionais transportados por empresas brasileiras. Tivemos aí, no ápice da nossa atuação, 25 milhões de passageiros pagos transportados internacionalmente, em 2018 e 2019; esse número caiu para menos de 10 milhões em 2020; em 2021, ainda por volta por volta de 5 milhões; e agora a gente recuperou, com um pouco mais de 15 milhões. Ou seja, a aviação brasileira, da perspectiva internacional, ainda precisa voltar a crescer, ainda não retomou o seu nível pré-pandemia.

Próximo, por favor.

Bom, por outro lado, existe uma demanda grande. Nesse movimento de retomada do transporte aéreo, a gente tem sido contatado por algumas empresas que desejam, que demonstram interesse de atuar no mercado internacional aqui no Brasil. Então, eu coloquei aí alguns nomes de empresas que já estão atuando; e embaixo, assim, algumas dessas... Tem uma ou duas empresas *low cost* que já nos procuraram - obviamente, eu não posso mencionar o nome porque tem uma estratégia comercial por trás, mas já nos procuraram - para abrir as operações domésticas no Brasil.

Bom dia, Senador, como está?

Então, o mercado brasileiro é muito promissor. Por que ele é promissor, Senadoras e Senadores? Porque a gente tem uma demanda alta, um PIB muito grande, um país de extensão territorial. Então, a gente tem demanda, tem extensão territorial e tem muita gente, tem muita população. Então, o Brasil reúne essas três características, assim como só Estados Unidos e China.

Bom, alguns resultados da atuação da agência: 129 aeronaves experimentais e ultraleves matriculadas; 586 procedimentos de certificação de aeronave; 396 produtos aeronáuticos certificados - isso em 2022 -; 31 bases principais de manutenção certificadas, sendo três delas estrangeiras e 36 secundárias.

Próximo, por favor.

Isso aqui é inovação. A Embraer lançou... Tem uma subsidiária da Embraer que tem ação na bolsa norte-americana, e o objetivo é lançar o EVE. O EVE é um eVTOL. O eVTOL é uma sigla em inglês para aeronave elétrica de pouso e decolagem vertical. Iniciamos... A Embraer entrou no ano passado com um pedido de certificação desse eVTOL. A meta da Embraer é certificar esse eVTOL para 2026. Neste ano nós temos como meta interna - estamos fazendo reuniões com as equipes da Embraer - definir a base de certificação com a qual a gente vai certificar esse veículo.

E é super importante, senhoras e senhores, que essa certificação que a agência faz seja reconhecida pelos países estrangeiros. Por quê? Porque a Embraer pode exportar esse produto. Então, além de fazer essas discussões com a Embraer, capacitar os nossos servidores, a gente tem também um trabalho intenso de conversas e de acordos internacionais para garantir que o produto que a gente certificar aqui vai ser validado nos outros países.

Passa um, por favor.

Na semana passada, eu estava em Colônia, na Alemanha, onde é a sede da Agência Europeia para a Segurança da Aviação civil da União Europeia. Assinamos um protocolo de cooperação, tanto com a EASA, que é a agência europeia, quanto com a norte-americana, a FAA, quanto com a canadense, que são as quatro regiões que têm indústria aeronáutica e que têm processo de certificação, para que esses processos de certificação de eVTOL sejam reconhecidos mundo afora, ou seja, conseguimos certificar a Eve, e a gente tem um compromisso com esses países em que eles vão acompanhar esse processo de certificação e vão prover as respectivas validações rapidamente.

Isso é superimportante para a Embraer, porque aí ela pode explorar esse mercado, que é o mercado que todos os analistas, especialistas, indicam que vai estourar a partir de 2024 ou 2025. Então, é superimportante esse reconhecimento.

Enfim, mais de quatro mil licenças emitidas, quase quatro mil certificações de proficiência linguística, 58 centros de instrução de aviação - de piloto, de formação de piloto, de tripulante -, dois centros de instrução Avsec (Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita), seis aeroportos certificados - o Brasil é o país que tem mais aeroportos certificados do mundo, só atrás dos Estados Unidos -, e 11 programas de segurança aeroportuária aprovados.

Por favor, o próximo.

A nossa malha aeroportuária só é inferior à norte-americana. Temos 502 aeródromos públicos, dos quais 67 são certificados. O que é certificar um aeroporto? Atestar que ele segue as melhores práticas e medidas de gestão recomendadas internacionalmente e que ele dispõe de infraestrutura para atender aquela aeronave crítica, aquela aeronave para a qual ele está preparado para atender.

Então, temos 67 aeródromos certificados, um pouco mais de 2,9 mil aeródromos privados, e quase 1,4 mil helipontos.

Próximo, por favor.

Concessões aeroportuárias. No ano passado, a agência rodou a sétima rodada de concessões, foram concedidos três blocos: o Bloco Aviação Geral - Rio de Janeiro, Jacarepaguá e Campo de Marte - a XP levou; o Bloco Norte II um consórcio formado por Socicam e Dix, são os aeroportos de Macapá e de Belém do Pará; e o Bloco de Congonhas, com aeroportos em São Paulo, Mato Grosso do Sul, Pará, no interior do Pará, e Minas Gerais. O total de outorgas que nós arrecadamos este ano foi de R\$2,7 bilhões, com os leilões da rodada do ano passado, além dos R\$2 bilhões das outorgas que são pagas anualmente pelos demais aeroportos já concedidos.

Pode passar mais um, por favor.

Atualmente, esse programa de concessão é um programa que eu digo que é um programa de Estado. Por quê? O primeiro programa de concessão foi aprovado pelo Presidente Lula no seu segundo mandato; a segunda e a terceira rodadas foram aprovadas pela Presidente Dilma, no seu primeiro mandato; quarta rodada, aprovada e executada pelo Presidente Temer; quinta rodada, aprovada pelo Presidente Temer e executada pelo Presidente Bolsonaro; sexta rodada, Bolsonaro; e sétima rodada começou com o Presidente Bolsonaro e agora assinamos o contrato com o Presidente Lula.

O que isso demonstra, senhores? Isso demonstra comprometimento do Estado brasileiro com segurança jurídica. Muda o governo, mas as regras estão aqui, estão claras e são cumpridas, os contratos são cumpridos.

E aí, a gente tem uma evolução, não é? O Brasil está pequenininho ali. A gente tem mais de dez operadores, é uma diversidade de operadores aeroportuários singular no mundo. Temos operadores de quatro continentes, continente africano, continente europeu, continente americano e continente asiático. Mais de R\$26 bilhões de Capex de investimentos já entregues e mais de 21 já contratados para o futuro com essas novas rodadas. E outorgas recebidas, até outubro do ano passado, no valor de quase 27 bilhões. Então é um programa de supersucesso.

Pode passar, por favor.

E que se reflete aí no aumento, na percepção crescente de satisfação dos usuários. Ali a gente começou, essa é uma pesquisa do ministério, da Secretaria de Aviação Civil, começou aí, é uma nota que vai de 0 a 5. E aí vocês vejam que no começo do programa de concessões, começou em 3,7 e está crescendo. A gente atinge aí, chegou a um patamar de 4,4-4,5. Isso mostra o sucesso do programa de concessões.

O eslaide anterior mostrou do ponto de vista financeiro, de competição e de diversidade, e nesse eslaide, eu mostro o que, para o regulador e para o gestor de política pública, é mais importante a percepção do usuário, o passageiro sentindo, na ponta da linha, que ele está sendo bem atendido pelos aeroportos.

E esse programa é importante também não apenas... assim, ele foi importante tanto pelo fato de trazer operadores privados, mas também por ter feito com que a Infraero se mexesse e se modernizasse também. A Infraero hoje é uma empresa muito mais eficiente do que era lá atrás, justamente por conta da competição.

Obviamente, senhoras e senhores, sabemos que temos problemas no programa, não é? Algumas concessões são insustentáveis, e aí tem a relicitação, a lei de relicitação, que permite a devolução amigável. Ela é aplicável para rodovia, ferrovia e aeroportos.

A Anac foi a primeira agência reguladora que conseguiu rodar uma relicitação, com uma parceria muito grande com o Tribunal de Contas da União. Foi justamente a relicitação do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, em parceria, também muito importante, com o Governo do Estado do Rio Grande do Norte, que ajudou bastante na interlocução com o Governo Federal e com o TCU. Arrecadamos aí, vamos arrecadar, não é? O leilão foi feito no dia 19 de maio, foi realizado dia 19 de maio. Vamos arrecadar R\$320 milhões, 41% de ágio. É a primeira relicitação feita no país. O operador que assumirá esse aeroporto, que é muito bem gerido pela Corporación América, é a Zurich Airport, que é o operador de Vitória, de Florianópolis. Quem já passou pelo novo Aeroporto de Florianópolis atesta, sabe a qualidade do operador.

Por favor, próximo eslaide.

Bom, falei aqui de questões econômicas. É importante ressaltar que a Anac é uma agência que... Eu vou mostrar daqui a pouco os números da agência. Temos por volta de mil e poucos servidores, dos quais temos uns 300 na área meio, área administrativa. A turma que cuida do restante, vou colocar mil para a área finalística, e do restante, temos 150 na área econômica. Os outros 850, 900 servidores cuidam de segurança. Segurança é o principal nicho de atuação da agência. Lembra que eu falei da certificação do produto da Embraer? É isso. Nós temos que dar para a sociedade, aqui brasileira e para os agentes internacionais, segurança de que atuamos com muita seriedade, de que não deixamos passar nada de segurança. Aqui tem números, então, de fiscalizações realizadas: no ano passado, 4 mil fiscalizações.

Temos o modelo de regulação responsiva. O que é isso? Eu tento tratar diferente os regulados que têm comportamentos diferentes. Então, às vezes, eu vejo uma irregularidade, e, não necessariamente, vou lavrar um auto de infração. Eu vou dar um aviso de condição irregular, eu vou solicitar que ele repare a irregularidade antes de ir para o litígio. Então temos aí 483 solicitações de reparo, 293 avisos de condição irregular, mas, se ele reitera, se ele não tem um bom comportamento, a gente vai para o litígio, vai para o auto de infração e vai para a punição.

Temos aí a fiscalização, que é mais ostensiva, mais policial: são 653 ações fiscais, que são feitas inclusive com apoio de forças policiais e outras instituições públicas, como a Receita Federal.

Próximo eslaide, por favor.

Tem alguns exemplos aqui, Operação Yanomami, lá na Amazônia; Rainha da Sucata, com foco em oficinas clandestinas que reaproveitam aeronaves. Essas operações, Operação Terminus I e II, são operações em que a gente precisa do apoio, do suporte policial, seja Polícia Federal, seja polícias estaduais, e, no caso da Operação Terminus, com a participação da Receita Federal.

Conseguimos aprovar, depois da discussão da Lei do Voo Simples, a atualização do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC-Decreto nº 11.195/2022); um novo alinhamento para menores viajarem ao lado do responsável, uma demanda que os passageiros fazem junto às empresas aéreas, às vezes compra o pai e o filho e ficam separados, e, na hora do *check-in* tem que pagar e tal. Aí a gente sentou com as empresas aéreas e falou que isso é o mínimo que elas podem fazer pelo passageiro, elas toparam, e a gente não tem mais esse tipo de problema.

Uma coisa que eu gostaria de ressaltar, último tópico aqui, até agradeço aí o apoio do Senador Portinho, que é o *gate pass*. Às vezes você paga para a companhia aérea, para o seu filho, o seu parente menor de idade viajar sozinho, acima de 12 anos, aí ele vai ser acompanhado por um funcionário da empresa aérea. Uma demanda que a gente tinha, sobretudo do Senado Federal, era: "Eu não posso levar o meu filho até o portão de embarque?", que dá uma segurança a mais para o pai, para a mãe ou para o tio, para acompanhar o menor. Aí aprovamos, com um apoio grande do Senado, a resolução, que começou em audiência pública no final do ano passado, aprovamos, no início deste ano, eu fui Relator dessa matéria,

e hoje é possível, os aeroportos estão se adaptando para comportarem esse acompanhamento do menor que vai viajar sozinho até o portão de embarque, para dar mais segurança para os pais e familiares desses menores desacompanhados. Colocamos em análise de impacto regulatório a mesma coisa para pessoas com necessidade de atendimento especial. Acho que até o ano que vem a gente vai ter uma análise de impacto regulatório para implementar essa medida também para as pessoas com necessidade de atendimento especial.

Próximo eslaide, por favor.

Como eu falei, segurança é o nosso lema. A gente usa como meta de planejamento da agência e do setor aéreo do Brasil, contando a Agência Nacional de Aviação Civil e o Comando da Aeronáutica, que tem o Decea, que também cuida da parte de espaço aéreo, nós temos a meta de ter um índice de acidentes sempre inferior ao top dez da Oaci, os países que participam do Grupo I da Organização de Aviação Civil Internacional. Essa meta está na linha tracejada vermelha, e o nosso indicador é a linha azul. E vejam que, desde 2011, quando a gente teve o último acidente, a gente está sempre atingindo a meta. Esse é o principal indicador que direciona todas aquelas atividades de certificação e fiscalização que eu mencionei anteriormente.

Próximo slide, por favor.

E isso foi reconhecido, inclusive, pela Oaci. No mês passado, final de maio, começo de junho - na verdade, foi bem no comecinho de junho -, a gente sofreu duas auditorias da Organização de Aviação Civil Internacional (Oaci). Auditores internacionais verificaram todos os nossos sistemas de regulação, fiscalização e certificação e deram uma nota para a gente - esse *Effective Implementation* é o índice de implementação efetiva das boas práticas da Oaci -, atingimos um índice superior a 95%. Somos o sexto país que tem o maior nível de *compliance* mundo afora, à frente, por exemplo, dos Estados Unidos, que têm pouco mais de 90%; dos 10 países do Grupo 1 da Oaci, que estão ali acima de 87%; bem acima dos demais países da América do Sul, que estão aí com 79,7%; e da média da Oaci, de 67%.

Então, senhoras e senhores, somos agências - e aí eu incluo também o Decea, o Comando da Aeronáutica - somos instituições de aviação civil que garantimos, sim, que olhamos com muito cuidado, com muito zelo para a segurança operacional. Isso está refletido tanto nos indicadores de segurança da nossa aviação quanto nos indicadores de conformidade internacional perante os padrões da Oaci.

Próximo slide, por favor.

O tema de meio ambiente é um tema que está emergindo, é um tema muito importante. Tem alguns projetos de lei rodando aqui no Senado e também na Câmara dos Deputados. A gente tem uma atuação bem intensa nas discussões internacionais, sobretudo com relação às questões ambientais. Somos líderes na região; somos coordenadores das ações relacionadas ao fomento do transporte aéreo na Comissão Latino-Americana e, na Oaci, atuamos fortemente na revisão do Corsia, que é o Sistema de Redução de Carbono na Aviação Civil Internacional. Agora temos, como dever de casa, que implementar essa resolução do Corsia e também - isso com apoio dos senhores e das senhoras - definir políticas energéticas de troca de combustível de mudança de combustíveis fósseis para combustíveis mais sustentáveis. O Brasil é uma potência no agronegócio e é uma potência na produção futura desses combustíveis sustentáveis. Já temos isso no ambiente automotivo, e vai ser um esforço não só da agência, mas do Estado, envolvendo o Ministério de Meio Ambiente, o Ministério da Agricultura, o Ministério de Portos e Aeroportos, no sentido de a gente criar um ambiente para o desenvolvimento de usinas de produção interna de SAF. SAF é a sigla para *Sustainable Aviation Fuels*, combustíveis sustentáveis de aviação.

Próximo slide, por favor.

Então, sobre aviação sustentável, temos o acordo do Corsia, que a gente negociou no ano passado; o crescimento neutro de carbono a partir de 2027 e a compensação de 100% das emissões a partir de 2050. Para isso, a melhoria operacional é importante, a melhoria tecnológica é importante, mas não é suficiente. A gente vai precisar de mudar a matriz energética na aviação civil e aí a gente conta com apoio do Congresso Nacional para fazer essas discussões junto ao Poder Executivo.

A Anac está estruturando uma área de meio ambiente muito forte - vai até um pouquinho além da aviação. Lá na Oaci a gente discute sobre que planta transfere mais carbono para oxigênio. Então, assim, a gente vai precisar de contar, por exemplo, com o apoio da Embrapa para fazer essas discussões internacionais. E a gente está discutindo internamente uma restauração interna, justamente para fortalecer essa área de meio ambiente e fazer parceria com outras instituições públicas e universidades para desenvolver esse capital humano e poder discutir de igual para igual lá na Oaci.

Próximo eslaide, por favor.

Bom, sobre nossa atividade normativa, aqui foram, então, 14 novos atos normativos, 25 alterações de atos já existentes, 76 revogações. Isso é importante também. A gente tem que limpar o passivo regulatório, tem que tornar a legislação mais simplificada. Então, deve revogar normas que não têm mais efeito, enfim, para não gerar um ambiente regulatório muito

confuso. Desse conjunto de alterações normativas, eu destaco aqui quatro normas que acho que foram bem importantes, bem significativas. As novas regras de alocação de *slots* - eu fui relator dessa norma - e o objetivo dessas regras foi criar um ambiente para promover a competição, a entrada de novas empresas em aeroportos supersaturados, como Congonhas, como Santos Dumont. Então, incentivo à competição e também metas de regularidade para que esses *slots* sejam bem utilizados.

Modernização de mercado, o mercado secundário de *slots*.

A resolução, também... A alteração, a finalização da Resolução 576 a gente a apelida de *empty leg*, volta vazia. Mas o que é isso? Isso permite que as empresas de táxi aéreo, a até 15 frequências semanais, possam vender voos. Isso otimiza bastante e impulsiona esse mercado de táxi aéreo. Isso foi aprovado, de forma temporária, lá na pandemia, em 2020, e a gente formalizou, permanentemente, no ano passado.

Aeronaves leves e esportivas. A gente tem uma indústria nascente, sobretudo ali no interior de São Paulo, no Rio Grande do Sul, do pessoal que é apaixonado pela aviação e aí começam a montar suas aeronaves e, de repente, isso começa a virar uma indústria, enfim. Então, a gente criou, assim... A gente é até mais arrojado do que o mundo, do que os Estados Unidos, do que a Europa no sentido de fomentar essas aeronaves, que hoje começam como leves e esportivas, primeiro, experimentais, depois, leves e esportivas, e, daqui a pouco, viram indústria aeronáutica.

Então, aprovamos a resolução que dispõe sobre as aeronaves leves e esportivas, ampliando o escopo dessas aeronaves e, também, melhorando a racionalização da certificação dos aeroportos, aquele processo de certificação, que foi superimportante, esse último ponto, para a gente conseguir uma alta nota em aeroportos lá na auditoria que eu mencionei anteriormente.

Próximo eslaide.

Bom, com o apoio desta Casa e da Câmara, aprovamos a Lei do Voo Simples. Objetivos: reduzir custos, simplificar processos, atualizar a norma. Cinco eixos: serviços aéreos, aeródromos, aeronaves, registro aeronáutico, taxa de fiscalização. Fizemos uma revisão, uma racionalização das taxas de fiscalização. Menos burocracia, menor custo. Qual é o lema do programa? Vamos olhar para o que interessa. O nosso objetivo é garantir segurança? Então, vamos olhar para as questões que, de fato, afetam a segurança. Não é o documento, a procuração e tal, não, se o manual está bem redigido, se o manual está sendo executado. O nosso foco tem que ser na segurança.

Próximo eslaide, por favor.

Aqui elenco que foram dois decretos revogados; uma portaria interministerial; 33 dispositivos do CBA, Código Brasileiro de Aeronáutica, revisitados; 64 integralmente revogados e 22 parcialmente revogados.

Alterações também na Lei da Anac, na Lei do Regime Tarifário e no Decreto da Anac.

Próximo eslaide.

Bom, aqui tem uma medida. Eu não vou listar, é muita coisa. A gente tem um portal lá na agência, um *hotsite*, que descreve todas essas medidas, andamento. É um programa que agora tem monitoramento contínuo lá na agência.

Eu registraria aqui que, na parte aeroportuária, a gente acabou com o que era o resquício do adicional tarifário da Infraero, que virou contribuição mensal das concessionárias...

(Soa a campanha.)

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - ... que onerava o custo aí das tarifas de embarque, das tarifas aeroportuárias em R \$350, R\$400 milhões por ano. Isso foi revogado.

Então, hoje o Brasil é o país que tem uma das menores taxas aeroportuárias do mundo. Taxa de embarque internacional do Brasil lá no Aeroporto de Guarulhos, que é a nossa principal porta de entrada e de saída para o mundo, é cerca de US \$13, US\$14, graças a essa lei.

E efeitos práticos. Naquela mudança das taxas de fiscalização, havia taxas que eram exorbitantes. Por exemplo, para certificar um balão, era quase R\$900 mil. Conseguimos mudar para R\$20 mil. Qual foi o efeito no mesmo dia? Até então, nunca havia tido um pedido de certificação de balão.

Então, a taxa era alta, arrecadamos zero. No primeiro dia, já entrou um pedido de certificação de balão. Agradeço aos senhores. Graças ao empenho desta Casa e da Câmara dos Deputados, conseguimos finalmente racionalizar as TFACs.

Outros resultados que foram possibilitados pelo Voo Simples: o Registro Aeronáutico Brasileiro Digital, o nosso cartório de aeronaves, o diário de bordo eletrônico. Estamos tentando tirar do papel os registros da aeronave e colocar para dispositivos móveis. Tem uma indústria de aplicativos que está se desenvolvendo bastante com essa tecnologia. E o novo sistema de cadastro de drones, o nosso Sisant.

Próximo eslaide, por favor.

Já estou terminado, Presidente.

Obviamente, a gente tem uma delegação do Congresso para regular. E eu estou aqui para isso, para a gente prestar contas. O Congresso dá essa delegação para a agência, a agência tem que prestar contas para o Congresso e tem que ter um processo de interação contínua com o Congresso Nacional, Senado Federal e Câmara Federal. Então, temos um relacionamento muito estreito com Parlamentares, Senadores e Deputados: 170 demandas parlamentares, 78 reuniões com áreas técnicas, oito projetos de decreto legislativo discutidos, seis audiências públicas como esta, com a agência mandando servidores e seus dirigentes para prestar contas da sua atividade.

Próximo eslaide, por favor.

Bom, agora, para terminar e vou ser rápido, vamos pensar um pouquinho no futuro. Não vou dar *spoiler* aqui. Estamos discutindo com o Ministério de Portos e Aeroportos, o Ministério da Justiça um programa para reforçar a segurança nos aeroportos internacionais.

Temos índices de segurança muito bons, mas sempre é melhor. Nunca é demais segurança. Então, o Ministro Márcio França já agendou um evento. Ele vai fazer o lançamento aí de um programa que tem esse objetivo de reforçar a segurança nos aeroportos.

A nossa meta de sempre, de universalizar, como eu falei no início da minha apresentação. O Brasil é um continente. Um continente com algumas regiões praticamente inacessíveis, então o transporte aéreo precisa ser regionalizado, universalizado e, para isso, a gente precisa de competição, precisa de mais empresa no transporte aéreo brasileiro.

Também estamos em parceria com o Ministério da Igualdade Racial e o Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania, em políticas de reforço ao combate ao preconceito na aviação civil. Isso é superimportante. Estamos contando com um apoio muito grande desses ministérios, que têm uma *expertise* alta, para nos ajudar nessas políticas. Eu vou detalhar algumas medidas.

E agenda regulatória deste ano...

Pode passar, por favor.

Bom, sobre o preço de combustível todo mundo reclama, não sem razão, o preço aumentou mesmo, mas tem um componente por trás. O transporte aéreo é altamente dolarizado. Por exemplo, para as empresas aéreas, grande parte do custo delas é com o *leasing* de aeronaves, que são contratos em dólares, e com o preço do combustível, que tem lá a sua nuance, o processo de precificação da Petrobras, que é o modelo de paridade. Então, depois da pandemia, por conta da guerra, por conta dos efeitos externos, o dólar subiu muito e o combustível subiu muito. O combustível subiu, em relação a 2019, 120%. Isso impacta. O combustível, hoje, representa 40% do custo da passagem aérea. Isso impacta, acaba impactando no preço da tarifa, 24%. Não estamos satisfeitos com isso. Isso é uma explicação, mas não termina aqui. Precisamos, sim, atuar, do ponto de vista regulatório, com a ampliação da competição e, do ponto de vista de políticas públicas, com conversas com a Petrobras, carga tributária, no sentido de reduzir o preço do combustível, de tentar tornar o preço do combustível menor para a aviação.

Próximo eslaide.

Bom, esse é o nosso guia para este ano - do lado esquerdo, o que a gente vai reforçar e, do lado direito, o que a gente espera obter. De um lado, liberdade tarifária; liberdade de rotas; menos burocracia; regras uniformes, isonômicas; seguir os padrões das boas práticas da Oaci; responsividade, regulação inteligente, sem bater demais, tratar todo mundo igual - o regulado é bom, tem uma boa postura, ou é ruim, eu vou tratar todo mundo igual?; não pode ser assim; eu tenho que dar a César o que é de César; isso é responsividade -; e segurança jurídica.

Do outro lado, o que a gente espera obter, lograr? Segurança; novas empresas; novas rotas; maior competição; mais qualidade; inovação - olhem as questões do eVTOL, das aeronaves leves esportivas -; mais demanda e mais oferta.

Próximo, por favor.

Estou terminando.

Apesar da crise... Essa pizza se inverteu em 2010, mais ou menos. Em 2003, 72% dos nossos passageiros interestaduais, no Brasil, trafegavam de ônibus, transporte rodoviário; e o restante, aéreo. A pizza mudou. Agora, a gente tem 76% no transporte aéreo e 24% no ônibus. Enfim, temos hoje um transporte popular, popularizado, mas, infelizmente, ainda não foi universalizado. O que é universalizar? Atingir classes menos abastadas. Hoje temos lá a classe A, a B e um pouquinho da C utilizando o transporte aéreo. Temos que popularizar na C e começar a entrar nas classes D e E.

Próximo eslaide, por favor.

Bom, para tanto, tem a questão da infraestrutura. Para eu tornar o transporte aéreo regional, preciso ter aeroportos regionais fortes, com infraestrutura. E nisso o Ministro já sinalizou que é importante ter uma Infraero que tenha capacidade de investimento.

A questão do combustível. Estamos, junto com o Ministério de Minas e Energia e com o Ministério de Portos e Aeroportos, trabalhando na precificação da Petrobras. E também, dentro da agência, a gente acabou de aprovar uma norma que amplia a competição na distribuição de QAV. Para quê? Para colocar dentro do aeroporto mais distribuidoras, de forma que as empresas aéreas tenham mais disponibilidade de oferta de QAV; e, assim, isso gera uma pressão de redução de preço. As duas medidas vão no mesmo sentido de reduzir custo no transporte aéreo.

Também a gente tem uma discussão aqui, que foi aprovada, de impostos sobre importação de peças e equipamentos aeronáuticos, enfim, o Congresso aprovou alíquota zero para 30 produtos.

O próximo eslaide.

Bom, combate ao preconceito na aviação. Estamos desenvolvendo um grupo de trabalho - a Anac, o Ministério da Igualdade Racial, o Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania - para uma campanha muito forte de disseminação de informação sobre procedimentos de segurança, também com *approach*, com abordagem antirracista, anticapacitista. Isso é para o pessoal da aviação e para os passageiros. Estamos também revisando a Resolução 280, que dispõe sobre mecanismos de acessibilidade para passageiros com necessidade de assistência especial. E também vamos revisar as matrizes curriculares na formação de pessoal, de profissionais da aviação civil - APACs, agentes de proteção, pilotos, tripulantes - para que eles tenham esses conteúdos antirracistas, anticapacitistas.

O próximo eslaide.

Alguns temas da nossa próxima agenda regulatória 2023-2024. Como eu já falei, acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial, Resolução 280. Há um ponto importante também que é a regulamentação do tratamento a ser dispensado ao passageiro indisciplinado. Isso, infelizmente, senhoras e senhores, aumentou muito depois da pandemia. As pessoas estão mais nervosas, estão mais tensas, e a gente vê alguns casos de passageiros com comportamento inadequado durante o voo. Então, colocamos esse tema para discutir com as empresas aéreas, com os aeroportos e com as entidades de defesa do consumidor como criar regras que inibam esse tipo de comportamento. A responsabilidade, que eu mencionei também, que é tratar os regulados diferentes, de acordo com a sua postura. Nós temos um projeto interno no sentido de melhorar ainda mais esses mecanismos. Há uma demanda do próprio Senado aqui na discussão do voo simples: requisitos para operação aerodesportiva e de credenciamento de associações aerodesportivas. A gente tem alguns problemas com as associações e estamos estudando internamente formas de abrir um pouco mais essas associações e abrir a própria agência para os aerodesportistas. Por fim, a revisão do RBAC 117, que fala de gerenciamento de fadiga, das condições da tripulação.

Hoje fomos questionados, inclusive pela OCDE, que a nossa legislação nesse assunto é muito restrita e não harmonizada internacionalmente. Ela é mais restrita que, inclusive, países sul-americanos, como a Argentina, por exemplo. Qual é o resultado, senhoras e senhores? Piloto gosta de voar, tripulante gosta de voar. Então, o cara trabalha muito, fica muito tempo à disposição, mas ele voa pouco. Voando pouco, ele ganha pouco, porque ele ganha por hora de voo. Grande parte da remuneração dos pilotos é por hora de voo, dos tripulantes. Então, a gente fez um grupo de trabalho e está na agenda regulatória. Temos aí um prazo bem exíguo para apresentar uma análise de impacto regulatório. E qual é o objetivo? Harmonizar com as regras dos principais países.

Vou citar o exemplo da Latam. Para alguns destinos da Europa, a Latam precisa usar piloto e tripulação chilenos, porque a nossa legislação é muito restritiva. Obviamente, nossos pilotos são - não vou falar dos chilenos - muito bem formados, então capacidade eles têm, mas a legislação não permite. Então, são coisas desse tipo a gente está tentando evitar, está tentando aprimorar com essa mudança do RBAC 117. Já falamos com as empresas aéreas, com o sindicato, vamos falar com as associações dos pilotos das empresas aéreas e estamos fazendo o acompanhamento dos sistemas de gerenciamento das empresas aéreas para ver como a gente pode melhorar essa norma, permitir que os pilotos voem mais, com qualidade de vida, que consigam receber um pouco mais, com segurança, e fomentar o emprego brasileiro.

O próximo eslaide.

Bom, aí eu tenho que fazer o meu jabá aqui, tenho que fazer o meu *lobby* aqui, falando um pouquinho da nossa força de trabalho, muito qualificada, com pouco menos de 1,4 mil servidores. Hoje, o que temos aprovado, o que temos de servidores efetivos é pouco menos de 70% do que temos autorizado em lei. Estamos em constante interação com o Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos para liberar concursos, porque temos muitos desafios. São

60 contratos de concessão, certificação do EVE. Para todas essas iniciativas, a gente precisa de uma força de trabalho qualificada.

A gente tem atuado num processo de economia orçamentária mesmo. Aqui eu coloquei essa curva à direita, que mostra que, em relação ao nosso orçamento de 2014, a gente teve uma redução real de 56% de orçamento discricionário. Como é que a gente fez isso? Reduzindo o custo de aluguel, fomentando a inovação tecnológica, digitalizando o nosso processo, enfim. Vamos continuar fazendo isso. Daqui a pouco, vocês vão ver que a gente foi o primeiro lugar no prêmio de custos do Ministério da Fazenda, do Tesouro Nacional. Vamos continuar fazendo tudo isso, mas tem um limite também. A gente precisa recompor o quadro, porque a tendência futura para a aviação é crescer.

Temos alguns prêmios. A Anac é reconhecida por várias instituições como a melhor agência em termos de governança, como a melhor agência reguladora federal em termos de governança. No TCU, já estamos há 4 ou 5 anos em primeiro lugar no *ranking* de governança. Na Rede Governança Brasil, é a segunda colocada entre 254 instituições públicas participantes - primeiro, a agência, naturalmente; segunda colocada. E na OCDE...

Passa mais um eslaide, por favor.

A OCDE... Desculpa. Esse aqui é o prêmio de custos. A Anac ganhou o primeiro lugar no prêmio de custos da Secretaria do Tesouro Nacional, justamente naquela linha de conseguir fazer mais com menos, de tentar otimizar as suas atividades e identificar bem e mapear os seus custos.

Mais um, por favor.

Falando do prêmio da OCDE, a OCDE fez uma pesquisa com todos os reguladores de aviação civil da América Latina, do México para baixo. E aí, o indicador é o seguinte: quanto menor, melhor o índice. A Anac foi o regulador disparado da América Latina que atingiu o melhor índice de governança, 0,97. Vejam aí, a média da OCDE é de 2,99, para países da OCDE, o clube dos ricos. A média dos países da Oaci é de 2,74. O que é que esse indicador mede? *Accountability*, prestação de contas - isso que eu estou fazendo aqui agora -; escopo de atuação; e independência. Então, fomos disparados, na região, o regulador de aviação civil com melhor governança.

Próximo, por favor.

Bom, é isso.

Desculpe-me, Senador Confúcio, pelo tempo, mas é importante, são vários assuntos. Então, é para trazer bem detalhadamente, de forma pormenorizada, tudo o que a gente fez e as nossas perspectivas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito bem, Sr. Presidente da Anac. Muito obrigado pela belíssima apresentação, muito esclarecedora.

Eu sou o autor do requerimento. Vou fazer algumas perguntas bem simples.

As empresas internacionais entrando no mercado brasileiro têm o objetivo de fazer voos regionais ou também mais voos internacionais? Essa é uma pergunta.

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA (*Fora do microfone.*) - Posso responder?

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Agorinha. Pode anotar aí. O segundo é sobre a aviação regional no Brasil. Vários Presidentes, em seus devidos tempos, têm se preocupado e falado muito da regionalização dos voos. Uma experiência mais simples é do Estado de Minas Gerais, que trabalha com a participação do estado nos voos regionais, de tal forma que o Governo compra a metade das passagens, e o restante é colocado à disposição dos interessados, mas isso é só isoladamente em Minas e mais um ou dois estados brasileiros. A gente precisa, particularmente nos estados do Norte, que têm grandes extensões vazias, ter mais voos regionais. Isso é fundamental para uma maior equidade entre as regiões brasileiras.

A terceira pergunta é sobre o preço da passagem. Para ir daqui a Rondônia - eu sou de lá -, a última passagem que eu paguei foi R\$6 mil para ir e voltar. Uma menina minha vai para Miami agora e pagou R\$3,5 mil para ir e voltar. Por que um voo daqui para Rondônia é tão caro, quase o dobro da passagem para Miami ida e volta? Qual é a explicação lógica para isso?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Hein!?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - É terrível, não é? É muito caro.

O senhor falou das outorgas, que a agência deve receber em torno de 26 bilhões em outorgas. Para onde vai esse dinheiro das outorgas? Não poderia ir para a organização dos voos regionais? Dos aeroportos regionais? Por exemplo, há mais de dez anos que nós temos uma região resíduo, que é Ariquemes, que congrega nove municípios no entorno, com uma população importante para voos regionais, mas sempre é uma dificuldade muito grande. Mesmo já tendo disponibilizado o orçamento, ainda não saiu o aeroporto certificado pela Anac no Município de Ariquemes. É sobre as outorgas.

E o senhor falou, por fim, da aviação sustentável. Na aviação... O mundo hoje todo, e o Brasil em particular, pode crescer bastante na questão da sustentabilidade ambiental. E eu fico, assim, em dúvida sobre qual será o combustível que o avião vai usar. Será um biocombustível? Um biocombustível produzido pelo Brasil mesmo? Nós temos uma grande capacidade de produção de biocombustível. Pode-se misturar o biocombustível com o combustível, o querosene de avião? Então, são essas coisas que aumentariam muito a produção do biocombustível nacional, muito mesmo, caso se adicionasse mais biocombustível aos combustíveis de aviação.

Então, eu fico com essas perguntas aqui e passo a palavra para o Senador Astronauta Marcos Pontes.

O SR. ASTRONAUTA MARCOS PONTES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SP. Para interpelar.) - Obrigado, Presidente, bom dia.

Bom dia a todos.

Obrigado, Tiago, pela apresentação, muito boa.

Tenho uns comentários e poucas perguntas que eu vou deixar - eu vou ter que seguir depois, pois estou relatando a primeira matéria lá na Comissão de Educação. Para mim, obviamente, sendo piloto, sendo do setor, esta audiência aqui é muito importante, representando aí muitos dos nossos aviadores no país e aeronavegantes.

Primeiro, faço alguns comentários de coisas que eu achei interessante a respeito da sua apresentação.

Primeiro, com relação às LSAs, como a gente falou, as *light-sport aircrafts*, aeronaves leves e esportivas. Isso era uma coisa que era muito esperada, realmente, para o desenvolvimento dessas empresas. E, como você falou, realmente, ela começa ali como uma aeronave simples, e, depois, aquilo pode se propagar para ser uma empresa grande no setor da aviação. Isso é extremamente importante, além do conhecimento tecnológico que acaba acumulando e auxilia em outros setores.

Então, eu vi que já existe a regulação com isso aí. Os Estados Unidos tinham ali a regulação para LSA, e aqui no Brasil havia uma regulação similar. Não incluía girocópteros ou qualquer tipo de aeronave com asa rotativa - não sei se passou a incluir também. Eu vi a parte operacional também sendo desenvolvida agora, nessa parte de como tratar os pilotos, vamos chamar assim, desse novo tipo de aeronave e facilitar isso.

Então, se puder, depois, dar um pequeno... aumentar um pouquinho a profundidade dessa questão das LSAs, isso é interessante.

Outra pergunta, com relação à parte de certificação: já existe no mundo algum tipo de certificação para aeronaves tipo essa que a Embraer tem desenvolvido, de eVTOL? Porque isso é uma coisa que, realmente, vai... Com essas novas tecnologias, eu vejo, cada dia mais, surgindo, em vários países, novos modelos e possibilidades disso aí. Então, acredito que vai estar no mercado em breve, mas precisa da regulação, obviamente. Pergunto se já existe um FAR ou algum Rbac, alguma coisa voltada a isso que a gente possa utilizar. E, realmente, tem que ser em nível internacional para se poder fabricar em um país, utilizar em outro e facilitar a certificação em cada um dos países.

Fiquei feliz em ver a redução do preço ali com relação à certificação de aeronaves. E uma das coisas que o pessoal falava muito, quando passou de DAC para Anac, era a questão das taxas, das tarifas de aeroporto. Como estão essas questões das tarifas de utilização dos aeroportos?

Com relação à promoção para que nós tenhamos mais empresas operando regionalmente, isso é muito importante. Eu vejo que, no meu estado, o Estado de São Paulo, nós temos inúmeros aeroportos lá que podem operar regionalmente. E eu acho que isso vai ajudar muitas áreas, de desenvolvimento de turismo, de desenvolvimento de empregos, novos empregos e tudo o que tem em torno do aeroporto, porque o aeroporto não fica isolado; ele traz uma série de outros empregos, outras atividades econômicas. Então, eu vi que existe aí essa intenção de se promover a aviação regional. Também, se puder explicar um pouquinho mais sobre isso, eu agradeço.

Isso melhora, realmente, a malha no país como um todo. Você voa nos Estados Unidos, por exemplo, e vê aqueles pequenos aeroportos com FBOs, etc., e todo um trabalho ali em torno daquilo. Aquilo sempre facilita muito e melhora para a própria cidade, não é?

Outro ponto importante é a questão da formação de pilotos. Como a Anac tem trabalhado com isso, na formação de novos pilotos, com o apoio aos aeroclubes para essa formação? Porque a gente vê que os aeroclubes estão sofrendo bastante no país. Então, essa formação é importante e esse incentivo aos novos pilotos.

Na questão dos combustíveis, fiquei feliz de ver esse aumento da competitividade, vamos dizer assim, ou da competição para novas distribuidoras operando no aeroporto, porque, com o fato de ficar apenas uma ou duas, fica difícil controlar o preço, que acaba sendo tendencioso. Então, isso é muito bom. Era uma das questões que eu tinha com relação a Guarulhos, por exemplo, que tem essa questão. Eu acho que passou lá pelo conselho, inclusive, o aumento de fornecedores. Muito bom isso aqui.

E também muito boa a questão da fadiga dos pilotos. Esse é outro tema importante que já tem sido batalhado há muito tempo pelos pilotos, que é com relação à fadiga. E, como você falou, é exatamente isso: ficar muito tempo no solo e pouco tempo voando. Eu, como piloto, gosto de voar, não gosto de ficar sentado lá, esperando que apareça alguma coisa. Então, ter uma escala - e isso tem que ser muito bem combinado com as empresas, essa escala - de forma que você fique menos tempo no solo e mais tempo voando. E, se tiver menos tempo de espera de forma geral, isso é excelente e bom para a segurança de voo, sem dúvida nenhuma, porque fadiga é um dos elementos... Para quem não trabalha no setor, a gente fica pensando em "fadiga, o que é isso?", mas um piloto operando com fadiga, em altitude, é como se tivesse ele tomado uma cerveja, por exemplo. É como se ele tivesse tomado álcool. O efeito fisiológico é semelhante, o que é muito ruim para a segurança de voo. Então, é importante realmente esse tema de fadiga para o nosso país como um todo, para todo mundo. Então, obrigado novamente, obrigado pela consideração. Obrigado e parabéns pela apresentação.

Conte conosco aqui para ajudar no desenvolvimento da nossa aviação. Eu estou aqui justamente para isso. Então, fique em contato lá com a gente, com o gabinete, porque isso aqui é... Eu estou aqui justamente para isso. E, vamos dizer assim, por eu ter trabalhado bastante tempo no setor, acho que ajudo também a traduzir as necessidades aqui para o meio político. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Senadora Daniella, por favor.

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB. Para interpelar.) - Bom dia, Senador Confúcio, Presidente da Comissão de Infraestrutura. Sempre gosto de ressaltar o trabalho que V. Exa. vem fazendo no âmbito da Comissão.

Quero cumprimentar o meu colega, o Senador Astronauta Pontes, e quero cumprimentar o convidado, Tiago Sousa Pereira, Diretor da Anac.

Trago aqui alguns questionamentos, porque eu vou muito para o lado do consumidor.

Na linha do que primeiro foi falado pelo Senador Confúcio, Sr. Tiago, eu queria que fossem elucidadas aqui para todos que nos assistem as principais causas que contribuem para o alto custo das passagens aéreas no Brasil atualmente e quais são as possíveis soluções para essa questão.

Como é que a Anac tem fiscalizado as companhias aéreas para assegurar que os benefícios proporcionados pelas isenções previstas na Medida Provisória 1.147 - da qual, inclusive, fui Relatora - sejam devidamente repassados aos consumidores? Essa é a segunda pergunta.

Quais as medidas que a Anac está implementando para garantir uma maior transparência nas tarifas aéreas, de modo que os consumidores possam compreender, inclusive, os fatores que fazem com que se chegue ao preço final de suas passagens? Eu queria também trazer aqui situações que são extremamente importantes e que eu tenho certeza de que a Anac pode contribuir com o cidadão.

Primeiro, é a questão de que, mesmo se pagando caro, e muito caro, não se consegue marcar assentos previamente, mesmo com o alto preço. Isso tem gerado transtorno e fatores de reclamações por várias pessoas. Inclusive, se não estou equivocada - e não estou -, existe a obrigatoriedade de as empresas aéreas colocarem junta uma família que esteja viajando, mas isso não tem acontecido, muitas vezes, trazendo transtornos, porque sequer... Primeiro, os *sites* bloqueiam os assentos, mandam resolver na hora, e, quando chega a hora, o transtorno está lá, Senador Confúcio, o que causa crianças angustiadas, pais angustiados e, inclusive, funcionários estressados por terem que fazer esse tipo de ajuste de última hora.

Uma outra questão que eu acho fundamental, e até já recebi... Para você ter ideia, a gente está sendo acompanhado pelo e-Cidadania, do qual eu tenho certeza de que virão perguntas, mas algumas perguntas também já foram encaminhadas para mim neste instante dizendo o seguinte: há consumidores que passam mais de três horas para comprar passagem por milhas, ou seja, programas de milhagem são criados para atrair mais consumidores, e, no entanto, na hora de viajar com

essas milhagens, infelizmente, o cidadão tem que se submeter a uma verdadeira via-crúcis de três horas, no mínimo, no telefone - quando cai a ligação, é aquele drama. E eu gostaria de saber o que a Anac pode fazer com relação a isso.

Outra questão: e no caso de idosos? Vamos aqui trazer uma situação, por exemplo: um idoso que tem que passar por uma situação como essa. De que forma a Anac poderia resolver isso para que essas pessoas possam se dirigir para algum lugar que não seja ficar à mercê de uma situação como essa, que é humilhante, que é ultrajante? Já teve situações, inclusive, na semana passada, que eu já ouvi de mais de cinco horas. Eu recebi, posso lhe mostrar depois aqui, estou com o *print* dessas cinco horas e pouco mais de alguns minutos, para se conseguir comprar uma passagem também por milhagem, para fora. Eu gostaria de saber como a Anac pode intervir com relação a isso, efetivamente, em casos como esse, em que têm sido reiteradas situações constrangedoras e que têm trazido muitos transtornos. Até tem uma notícia aqui de que a Latam foi condenada após colocar mãe e filho de três anos para viajar em voos separados.

Então, eu trago aqui, realmente, a apreensão. E a situação é de apreensão. É a situação de vidas, no dia a dia, hoje, de quem pensa naquele bonito gráfico que V. Sa. colocou, de um aumento muito grande em número de passageiros regionais, mas isso é uma verdadeira, vamos dizer até, humilhação, porque estão pagando caro - paga-se caro -, e as pessoas são humilhadas na hora de interagir com as empresas aéreas, no sentido dos ganhos que se tem quando você oferece, mas não tem ganho nenhum, na realidade. Você é puxado para fazer parte desse programa de milhagem. Ou, mesmo quando não é programa de milhagem, no caso dos assentos que são bloqueados - e ninguém compreende, não se tem uma explicação para isso -, e na hora se causa um transtorno para que, no mínimo, uma família ou um casal viaje separado. O casal ou o familiar não tem o direito de viajar junto, mesmo pagando muito caro, como é o caso dos preços das passagens.

No mais, quero parabenizar V. Sa. pela apresentação, com toda a certeza, pelo trabalho, e por ter não só a condição, mas por se colocar aqui à disposição da Comissão para fazer os esclarecimentos.

Eu quero dizer que os Senadores apenas representam aqueles que estão... E muitas vezes também nós viajamos e passamos por isso. Então, nós estamos aqui representando a voz daqueles que gostariam de ter não só os esclarecimentos, mas, acima de tudo, soluções para esse tipo de questionamento.

Muito obrigada.

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA (Para expor.) - Obrigado, Senador Confúcio, Senadora Daniella, Senador Astronauta Marcos Pontes e todos que estão nos assistindo aí pelas perguntas e comentários.

Eu vou tentar dividir em temas, e aí, por favor, o que eu não tiver respondido, podem me perguntar novamente.

Vamos falar um pouco primeiramente aqui das empresas internacionais. Em geral, Senador, elas testam o mercado. Elas vêm com uma postura de testar o mercado. Então, as primeiras *low cost* que vieram, como a Norwegian, lá em 2016, 2017, via Galeão, elas fazem voos internacionais, são empresas internacionais, e vêm testar mercado: vamos ver como é o ambiente regulatório, como é que a demanda do brasileiro no sentido de estar respondendo à sensibilidade de preço, etc. Então, por enquanto, nós só temos *low cost* internacionais. daquelas que eu mencionei lá no eslaide, todas elas estão em tratativas para trazerem voos internacionais, e algumas delas, como a Sky e a Fly Bondi, já operam internacionalmente. Uma delas está com intenção firme de se posicionar domesticamente no Brasil, constituir uma empresa aérea aqui. Hoje não temos mais limitação de capital estrangeiro, então a intenção é se constituir e criar *hubs*. Aí, elas tiveram uma audiência com o próprio Ministro Márcio França, e com a discussão de onde colocar o seu *hub*, o seu centro de distribuição de voos, com a possibilidade de colocar na Região Norte, inclusive.

Então, um grande ponto que pesa hoje ainda é uma incerteza em relação à questão da bagagem, porque tem um veto para ser apreciado e tal. Porque, em se tornando a franquia de bagagem obrigatória, o modelo de negócio de empresa de *low cost* fica inviabilizado. Mas, a gente acredita... Eu vou passar alguns números para os senhores aqui. O Brasil tem um indicador passageiro por habitante - isso, pré-pandemia; falei isso num seminário internacional do qual participei, na semana passada, lá na Alemanha, estava com um regulador europeu e norte-americano - de 0,6 passageiro por habitante; 0,59, para ser mais preciso. Esse indicador nos Estados Unidos é 3, ou seja, para cada habitante, você tem 3 passageiros. Na Austrália, pegando dois países que têm geografia similar com a brasileira, é 5. Então, as empresas veem nesse indicador um potencial de entrada muito grande.

Então, tem um pouco de desejo nisso aqui, mas a gente tem uma perspectiva de que logo, logo, a gente tenha novas empresas entrando e tentando explorar essas rotas.

A gente tem poucas empresas de aviação regional, o Senador Marcos Pontes mencionou. Nos Estados Unidos, é muito comum a gente pegar aeronaves menores, com dois assentos - um assento de um lado, um assento do outro -, que fazem voos regionais, e, aqui no Brasil, a gente tem praticamente a Azul e a Passaredo que fazem esse tipo de operação. Então,

é um mercado que tem demanda e é um mercado que, se a gente direcionar boas políticas públicas, a gente consegue trazer empresas, sobretudo *low cost*.

Coloco aqui, ainda, em relação a políticas públicas que o Governo vem adotando. A primeira coisa, de que reclamavam bastante, lá em 2010, era a falta de infraestrutura: "Ah o aeroporto está fechado, não pode funcionar". Então, fizemos concessão, concedemos 60 aeroportos, modelo "filé com osso", aeroporto pequeno, aeroporto grande, concessão em bloco, e o bloco se sustenta, mas isso não vai ser suficiente.

O Governo pensou em PPP e, agora, está com uma pegada de fortalecer a Infraero para que a Infraero, enquanto política pública, assumira esses aeroportos pequenos. É uma política, e eu acho que a gente resolve um pilar desse problema, que é a disponibilidade de infraestrutura.

E, aí...

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB) - Sr. Presidente, o senhor me permite só fazer um adendo aqui, só contribuindo...

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - Por favor.

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB) - ... porque eu acho que é importante. Minha assessoria aqui lembrava que nos Estados Unidos é diferente e na Europa é diferente do que ocorre no Brasil, porque a compra da passagem de última hora cai drasticamente, ao contrário do que acontece aqui. Se você tiver necessidade de viajar de última hora, você vai pagar muito caro. Aliás, é um roubo.

Então, por que essa lógica aqui para o Brasil? Só para contribuir, dentro dessa fala.

E isso aquece, inclusive, o mercado do setor fora, e fortalece a regionalização do serviço dentro de países da Europa e dos Estados Unidos.

Obrigada.

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - Certamente. Eu vou abordar esses fatores que impactam o preço das passagens aéreas.

Então, o que eu estava falando: o primeiro pilar para a política pública de incentivar a aviação regional é a disponibilidade de infraestrutura. Temos as concessões, mas que não são suficientes para os aeroportos mais nos rincões do país - aí, o Governo tem uma estratégia de dar uma fortalecida na Infraero. A Infraero tem um corpo técnico muito qualificado, e que tem...

Eu estava em interação com o Senador Cid Gomes sobre o Aeroporto de Sobral - vou dar um exemplo aqui, que acabou se resolvendo depois de muita interlocução com o Comando da Aeronáutica e com a Anac. É muito complicado para o município, às vezes. Qual é a vocação de um município? É cuidar de saúde, é cuidar de educação. Você coloca sob a gestão de um município um aeroporto, que é um equipamento muito técnico, tem caminhão contra incêndio, tem questões operacionais e tal, enfim.

Então, a Infraero pode servir como esse braço, e o Ministério está trabalhando nesse sentido de prover a Infraero de recursos - capacidade ela já tem -, para que ela consiga investir e resolver esse pilar da infraestrutura.

Resolvido o pilar da infraestrutura, a gente tem o pilar dos custos. E, aí, é o querosene de aviação, que é o principal. Como eu falei, o nosso modal é muito dolarizado e tem questões macroeconômicas. O arcabouço fiscal vai ajudar, o dólar já está reduzindo o seu valor. E há a questão do querosene de aviação, que é uma discussão com o Ministério de Minas e Energia.

Aí a gente tem - não é nova no Brasil a sugestão do senhor - a subvenção mesmo, a subvenção direta. A gente tem um Fnac que tem quase R\$30 bilhões, que vão para o contábil, vão para o Tesouro. É um recurso que sai da aviação e a capacidade de investimento é menor.

Então, é algo que a gente pode discutir com o Ministério. Tem uma questão muito complicada, que é como selecionar, quais rotas e tal... O Governo de Minas Gerais, de fato, paga alguns assentos, a gente vê algumas iniciativas estaduais, e é algo que eu acho que, resolvidos esses pilares, infraestrutura e redução de custos... Naturalmente, algumas localidades ainda não serão atendidas, e aí, sim, eu considero que essa discussão a gente possa avançar no âmbito do Poder Executivo, com o Ministério, que é o gestor do recurso, para a gente avaliar se é possível e em que medida é possível fomentar algumas rotas. Às vezes, o fomento vai de primeira. Assim, você fomenta um pouquinho, e depois de um ano essa rota já se torna autossustentável. A gente tem alguns modelos de política de subvenção à aviação regional. Nos Estados Unidos, é o modelo mais famoso.

Bom, destinação das outorgas. Então, tem essa possibilidade. Atualmente, as outorgas são aplicadas em investimentos na aviação regional, mas, obviamente, num montante muito inferior ao que é arrecadado. A gente... Até no ano passado,

eu me recordo de que o Ministério de Infraestrutura tinha lá R\$300 milhões, R\$400 milhões destinados à aviação. Para investimentos na aviação regional, a arrecadação é da ordem de R\$2 bi. Então, tem recurso, não é?

Sustentabilidade ambiental. Eu queria tomar um tempinho para discutir isso aqui com os senhores.

Perguntas aqui: BioQAV. É isso mesmo? Tem uma discussão de hidrogênio na aviação, que eu acho que vai demorar um pouco mais de tempo. Acho que é o futuro. Eu não sou engenheiro, mas acho que é o futuro. Mas hoje o que a gente já tem funcionando é BioQAV mesmo, combustível, molécula que vem, que é acrescida ao QAV, e vem de matéria orgânica. E aí essa discussão está acontecendo de forma muito intensa na OACI, e o Brasil tem que ficar muito ligado nessa discussão. Vou dizer por quê.

Primeira coisa: tem alguns critérios. Qual é o benefício do BioQAV? Para ele se tornar combustível, ele tem que crescer como planta, e ele produz oxigênio. Então, ele é mais limpo do que simplesmente combustível fóssil. Então, a gente tem uma discussão do índice de conversão de oxigênio para carbono. E aí a gente precisa de técnico especializado, agrônomo, engenheiro agrônomo, para fazer essas discussões. A gente vê, às vezes, alguns grãos, algumas matérias-primas que nós, brasileiros, temos um grande potencial de produção, mas que nas discussões internacionais ficam com o índice lá embaixo, porque os países dizem: "Ah, porque o ciclo de vida, você tem que transportar... Ah, porque o índice é menor! Ah, porque você está substituindo uma área agricultável para alimentar as pessoas...".

Enfim, o meu recado aqui é o seguinte: nós, enquanto Estado brasileiro, precisamos nos preparar para essas discussões e entrar forte... Não é só a aviação agora essa discussão; a discussão agora é com engenheiro agrônomo. A gente, às vezes, vê alguns países tentando criar reservas de mercado para a produção de BioQAV artificiais. Então, nosso objetivo é nos estruturarmos para entrar nessa discussão e colocar, do ponto de vista técnico, falar: "Olha, essa barreira não tem sentido".

Eles sabem que o Brasil tem um potencial de agronegócio muito grande. Então, a gente tem um potencial de, sim, instalar uma infraestrutura de produção de BioQAV, e isso é importante para a nossa transição energética. Então, isso é uma prioridade para a gente. Nos próximos dois anos, a Anac está imbuída desse propósito de estruturar uma área de meio ambiente e coordenar com os outros órgãos públicos, e coloco a Embrapa, o Ministério de Minas e Energia e o Ministério da Agricultura, para a gente se inserir ainda mais nessas discussões e começar a contestar algumas barreiras artificialmente colocadas por países desenvolvidos, que atrapalham o desenvolvimento dessa indústria aqui no Brasil - e é uma indústria em que, como eu falei, a gente tem muito potencial.

Vou falar aqui das ponderações do Senador Marcos Pontes. Só para explicar, LSA - ALE na nossa sigla em português - é aeronave leve esportiva, são aeronaves que nascem primeiro num conceito mais experimental, mas vão ganhando corpo e aí isso pode se transformar em indústria.

Nossa regulação anteriormente era alinhada com a norte-americana, fizemos uma mudança nessa regulamentação de forma mais arrojada, então essas aeronaves leves esportivas só são aeronaves de asa fixa; antes eram limitadas a 600kg, nós ampliamos para 1,35 mil quilos; e eram limitadas a dois assentos, hoje ampliamos para quatro assentos. E é isto: com essa ampliação da regulação, a indústria vai se desenvolvendo, daqui a pouco essas aeronaves estarão sendo vendidas, daqui a pouco elas vão ser certificadas.

Hoje o processo de certificação é um processo de acreditação no futuro: à medida que essas aeronaves vão se desenvolvendo, elas ganham mercado; daqui a pouco o fabricante está querendo se certificar com uma aeronave pequena da Embraer. Então, é uma coisa que a gente está vendo. E, assim, nós somos - como eu falei - mais arrojados do que reguladores grandes, como Estados Unidos e Europa.

Sobre formação de pilotos - foi muito boa pergunta do Senador Marcos Pontes -, eu me esqueci de mencionar, porque é um projeto que está em gestação ainda na agência. A gente reinstituiu o projeto de formação de pilotos. A gente tem duas iniciativas, uma que foi muito demandada pelo Senado - eu vou listar aqui o Senador Jayme Campos, o Senador Wilder -, que é a questão dos simuladores, sobre a qual a gente está em fase de audiência pública. Hoje, para renovar licença, para as aeronaves de instrumento, tem que fazer simulador todo ano, de 12 em 12 meses, e a gente está estudando a possibilidade de colocar alguns condicionantes para que, a partir de três anos, o piloto consiga renovar fazendo esse "cheque" de simulador de dois em dois anos. Isso reduz custo e não reduz a segurança operacional. Estamos discutindo isso, tem alguma discussão grande com as escolas e tal, mas acho que vamos avançar.

Além disso, estamos trabalhando em duas frentes: a gente tem o Fnac, que é o fundo da Sac, do Ministério de Portos e Aeroportos; e tem um fundo aeroviário, e o fundo aeroviário tem dotação - aí é gerenciado pela Anac - para capacitar pilotos. Então, estamos trabalhando com as organizações de formação um novo programa de bolsas para pilotos e um programa de estímulo à compra de simuladores para que os pilotos possam ser checados aqui.

E agora, Senadora Daniella, vamos para os temas que a senhora colocou, de forma muito sensata. Eu não nego os problemas, eu acho que a gente tem muito o que avançar com as empresas aéreas nessa questão da prestação de serviço.

Causas para o alto custo de passagem: a gente tem uma economia muito dolarizada e um real que apanhou muito desde a pandemia. Acho que isso vai se reverter agora, com o novo marco fiscal, com a política de contenção da inflação do Banco Central, enfim, a gente vê o dólar revertendo a trajetória - espero que seja duradouro. E eu acho que vai também... Hoje os Ministérios de Portos e Aeroportos e de Minas e Energia estão muito imbuídos no sentido de reduzir o custo do combustível, e aí, agora, a gente vai ter que cobrar das empresas aéreas que os preços que essas reduções de custos - isenção tributária que a senhora relatou - sejam repassadas para o preço das passagens. A gente quer popularizar o modal.

Como é que a gente faz para que isso seja mais automático? Aumentando a competição. Se eu estou numa rota sozinho, eu tenho maior poder de mercado do que se estou numa rota com outra empresa aérea. Se estou numa rota com mais duas empresas aéreas...

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB) - Mesmo assim, as duas que estão, o precinho é similar...

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - Então, por isso que a gente vai com a história da *low cost*. Hoje eu tenho duas que estão competindo naquela rota, de repente entra uma terceira empresa, a pressão por redução de tarifa vai aumentar, e esses efeitos benéficos da redução tributária vão ser repassados de forma mais direta para o consumidor.

A gente viu isso em Congonhas, foi até um dos eslaides que eu mencionei. Quando a Avianca quebrou, teve uma redução da oferta lá, e o preço aumentou bastante. Então a gente fez todo um trabalho de revisão da norma para ampliar a quantidade de empresas que estão em Congonhas, hoje são quatro empresas, a Latam e a Gol, a Azul entrou, e a Passaredo também entrou. A gente está ainda estudando os efeitos, mas a expectativa é de que os preços das passagens se reduzam de e para o aeroporto.

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB) - Uma observação com relação à Azul e à Passaredo, eu gostaria de pedir à Anac para analisar, por exemplo, o voo de Recife para João Pessoa, os preços desses voos. É bom lembrar que a distância de uma cidade para outra é de 140km de carro, de uma capital para outra.

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - Está. Então, como eu falei, redução de custo, aumento de competição. E a gente tem que estar firme na questão de atendimento ao consumidor.

Sobre a marcação de assento, fizemos uma abordagem com as empresas aéreas de forma responsiva para que elas mesmas pudessem... elas mesmas adaptassem o sistema de reservas para localizar passagens com o mesmo localizador, em assentos próximos, para evitar esse problema, que a senhora muito bem mencionou, nos aeroportos: pai e filho, pai andando numa fila diferente do filho e tal.

O nível de reclamações reduziu bastante, mas concordo com a senhora que a gente ainda não está, o objetivo é zero, é zerar as reclamações. Ainda temos alguns problemas, fazemos acompanhamento pela plataforma consumidor.gov, que é gerenciada pelo Ministério da Justiça, pela Secretaria Nacional de Defesa do Consumidor. O nível de reclamações baixou bastante, mas a gente acredita que pode baixar mais ainda.

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB) - Só a título de testemunho, não é, Senador Confúcio, nós viajamos toda semana. Então o que nós assistimos, pelo menos o testemunho do que eu assisto toda semana, são muitos problemas.

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - Ainda há problemas.

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB) - Você até quer tentar ajudar, não tem como. Então são muitos problemas mesmo. Eu acho que tem que ter uma fiscalização bem maior, um comprometimento, um compromisso da Anac com relação aos consumidores.

Afinal de contas, eu fico imaginando a pessoa, desde o início, para comprar uma passagem, já é um transtorno, até o momento final de você viajar, ou seja, aquilo que era prazer antigamente, lembra, Senador Confúcio, como já foi prazeroso viajar de avião, hoje não é, hoje é transtorno.

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - Isso. E a nossa plataforma de fiscalização hoje é via consumidor.gov. A gente recebe, tem um termo de cooperação com a Senacon e a gente recebe esses dados em tempo real. A gente percebe os efeitos dessas medidas. A gente tem um alto nível de reclamação, de repente vem uma medida: vamos tentar melhorar essa questão dos assentos, as reclamações se reduzem, mas acreditamos que precisamos reduzir ainda mais. A ideia é não ter problema.

E uma outra coisa também que a senhora mencionou, de forma muito acertada, é a questão dos sistemas de milhagem e sistema de marcação de voo mesmo. Passar três horas, cinco horas numa central de atendimento para marcar...

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB) - Eu estou aqui para mostrar a você as ligações. O tempo de ligação. Não posso expor, mas eu vou aqui mostrar no caso para você...

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - Depois a gente pode ver no caso específico.

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB) - Não porque isso aqui é só um retrato do que é no país inteiro.

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - Do que acontece.

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB) - Do que acontece. Então, isso é muito sério. Você ter, enfim.

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - Sim. Então, no ano passado, para duas empresas a gente criou algumas medidas, aquelas solicitações de reparo. Elas surtiram efeitos e nós estamos monitorando esses indicadores dos sistemas de reserva. Sistemas de reserva e central de atendimento.

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB) - O que o consumidor pode fazer numa situação como essa?

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - O consumidor imediatamente, não resolvendo o problema com a empresa aérea, tem que recorrer à plataforma consumidor.gov.

Os índices de resolutividade dessa plataforma são muito bons. Estão na casa de 80% e tal. E assim...

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB) - E tempo?

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - Tempo é rápido também. Eu não vou me arriscar aqui, mas de 10 a 15 dias a gente consegue resolver... A gente não. A plataforma consegue fazer essa mediação entre consumidor e empresa aérea.

É importante que o consumidor vá para lá por dois motivos. Primeiro, para resolver o problema dele. E é uma plataforma que tem um *enforcement* muito grande sobre as empresas aéreas. E segundo, para a gente, é importante para que a gente possa apertar o torniquete junto às empresas aéreas.

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB) - Então, vou pedir a gentileza que V. Sa. possa dizer de forma muito clara ao consumidor que está nos assistindo pela TV Senado como proceder, de forma bem simples, clara, como proceder em situações como essas.

Que o senhor pudesse fazer essa gentileza porque nós estamos fazendo isso pelos consumidores.

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - Claro.

Qualquer problema não resolvido com as empresas aéreas, consumidor do transporte aéreo, favor acessar a plataforma consumidor.gov.br e colocar sua reclamação lá. Essa plataforma vai fazer a mediação entre o consumidor e a empresa aérea para resolver o seu problema. Então, ela pode prover uma solução efetiva e rápida para o consumidor.

E muito importante também. Todas essas reclamações são enviadas para a agência. A gente tem um reporte dessas reclamações e nós, enquanto agência reguladora, podemos atuar para trazer as empresas aéreas para um ambiente de conformidade.

Então, por favor, recorram à plataforma consumidor.gov.br e eu agradeço a senhora, Senadora, e ao senhor, Senador, por me dar essa oportunidade de fazer essa divulgação de utilidade pública para essas pessoas que estão tentando entrar no mercado de transporte aéreo, querem voar, estão dispostas a pagar os preços, mas às vezes não são tão bem atendidas pelas empresas aéreas.

E é importante que essas reclamações cheguem para que a gente consiga trazer as empresas aéreas para fazer um atendimento cada vez mais de excelência, que os consumidores merecem.

Bom...

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB) - Só para, me permita. Eu estou aproveitando essa oportunidade, viu, Presidente, para os cidadãos e cidadãs que estão aqui nos acompanhando.

Só com relação à questão dos preços, voltando. Fica muito claro que é um cartel. Existe um cartel porque o preço é muito ligado. Você tem R\$100 de diferença de uma passagem para outra, se você for de uma empresa para outra ou de uma terceira empresa. Isso é muito claro.

Como é que a Anac pode proceder com relação a isso? Acho que a gente tem que enfrentar o problema de frente.

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - Senadora, de fato, é um oligopólio. Eu tenho poucas empresas e acho que grande parte da minha fala aqui foi no sentido de tentar trazer mais empresas, estimular a vinda de novas empresas, mas, de todas as investigações que foram feitas via Cade para avaliar alguma eventual conduta anticompetitiva, eu desconheço alguma avaliação que tenha se concluído por um ambiente de combinação de cartel.

De fato - isso eu reconheço - a gente tem poucas empresas. Temos três grandes empresas e tem a Passaredo, que é a quarta maior empresa - temos poucas empresas. Os Estados Unidos, por exemplo, têm uma escala muito grande e tem várias empresas, tem muito mais empresas.

Então, precisamos, sim, aumentar a quantidade de empresas e aquele conjunto de medidas que eu mencionei vem sempre para isso, inclusive a da fadiga. Uma das coisas de que as *low cost* reclamam, além de bagagem, etc., é o custo da mão de obra. "Eu quero pagar o piloto, mas o piloto não pode voar porque a sua regulação não deixa". Então, vamos tentar melhorar isso para tentar trazer. Precisamos aumentar a quantidade de empresas.

Com relação a cartel, eu não posso afirmar que existe porque até hoje, nas investigações que a gente teve dos órgãos antitrustes, eu desconheço alguma que tivesse concluído pela existência de cartel na aviação, mas estamos atentos.

Eu entendo a preocupação, Senadora. Estamos atentos e atuamos em conjunto com o Cade. Por exemplo: na discussão da falência da Avianca, atuamos em conjunto com o Cad; no estabelecimento da malha aérea regional - aquela malha essencial que a gente fez logo depois da eclosão da pandemia -, atuamos em conjunto com o Cade para não ter combinação.

Na questão dos combustíveis de aviação, a Anac sancionou a concessionária de Guarulhos porque outras empresas distribuidoras estavam querendo entrar no *pool* de combustíveis e as distribuidoras incumbentes impediam a entrada.

A concessionária de Guarulhos foi sancionada, porque ela não proveu acesso, e o Cade sancionou, além da concessionária de Guarulhos, as empresas incumbentes. Depois disso, a gente mudou a norma, eu fiz o voto de vista e a gente aprovou na última reunião da diretoria.

Então, a gente é muito atento a essas condutas anticoncorrenciais. Com empresas aéreas, a gente nunca teve o caso de o Cade afirmar: "não, é cartel e tal", mas, por serem poucas empresas, a gente tem que ter esse olhar atento como a senhora está cobrando com toda razão.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - Eu acho que sim. A grande mensagem é: os consumidores...

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB. Para interpelar.) - Sim. E em relação à questão desses programas de milhagem?

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - Então, as questões de milhagem não têm uma regulação da agência, são promoções adicionais que as empresas oferecem para os seus consumidores.

O que a gente indica é aquela afirmação que eu fiz a pedido da senhora: qualquer problema com as empresas aéreas, incluindo assento, milhagem, etc., por favor, recorram ao Ministério da Justiça, à plataforma consumidor.gov, porque, com essas informações, a gente vai conseguir agir perante as empresas aéreas.

Assim fizemos com a marcação de assentos, continuamos fazendo, e assim fizemos com relação à central de atendimento. Milhagem talvez seja uma terceira, mas a gente precisa saber desse problema...

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB) - Até porque muitas vezes chamam os clientes através dos programas, para entrarem e comprarem as suas passagens...

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - Sim.

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB) - ... é um atrativo...

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - E a senhora me perguntou também - agora eu lembrei -, a senhora falou de milhagem, e eu vi agora a compra de última hora...

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB) - Sim.

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - Esse é um ponto que não está checado aqui.

A gente viu, a gente via alguns movimentos, sobretudo na Europa, daquelas empresas *low cost*, de o passageiro, aquele passageiro que tem a disponibilidade, ele sabe que tem um voo, sei lá, Brasília-Rio de Janeiro, ao meio-dia, ele não comprou passagem, ele vai lá para o aeroporto 8h da manhã, espera, às vezes esse voo fecha, tem uma disponibilidade

de assento ainda, algumas empresas podem oferecer num preço menor, não é? Assim, isso é algo que as empresas aéreas podem fazer.

Aqui no Brasil, de fato, não há esse costume. Lá na Europa, eu vejo também que estão reduzindo um pouco esse costume, não é? Isso é um costume muito das empresas *low cost*, as empresas têm essa... A filosofia das *low cost* é assim, é voar o mais cheio possível, voar na maior capacidade possível.

É possível, só que depende muito da política comercial das próprias empresas aéreas, não é? Assim, a gente não teria como determinar que isso aconteça, não seria desejável. Até porque se eu determinar que tenha um preço menor, que até determinada hora você vai comprar num determinado preço, aí eu estou começando a interferir e aí eu vou começar a repassar o custo para todas as outras passagens.

Então a minha resposta para a senhora: como é que a gente traz, como é que a gente faz com que esses modelos novos de negócios, de vendas de passagem aéreas aconteçam? Trazendo mais empresas. Não tem muita, o nosso objetivo aqui, no final das contas, o meu recado é: a gente tem que criar um ambiente competitivo para trazer novas empresas para operar no Brasil. E demanda, a gente tem, demanda, a gente tem.

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB) - Eu ia falar isso, o ambiente competitivo nós temos porque nós temos demanda, não é? Nós temos demanda.

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - Exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - E pode aumentar, por causa das classes C, D e E, que estão fora, não é? Aí, na hora em que esse pessoal tiver atratividade de entrar, logicamente a gente vai atingir os mesmos indicadores europeus e americanos, porque nós estamos com zero ponto...

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - Cinquenta e nove.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Cinquenta e nove. E lá são dois, o máximo de dois a ocupação de...

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - Passageiro por pessoa.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Passageiro por?

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - Por habitante.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Por habitante.

Mas eu gostaria aqui também de perguntar: a questão da milhagem, as empresas passaram a oferecer muita milhagem, e formou-se um estoque gigantesco de dívida; de dívida com os usuários. E, com esse estoque maior do que a demanda das passagens pagas, se fosse atender às milhagens... Aí eles passam a fazer um pente fino, uma dificuldade de atender às pessoas devido ao passivo, que é enorme, porque elas foram liberando milhagem para atrair cliente e chegou ao ponto de a milhagem virar um problema para eles administrarem.

Então, acho que chegou a hora de a Anac entrar nesse negócio, não é? Entrar nesse negócio para regular esse estoque, de forma que a pessoa que tem as suas milhas estocadas possa viajar com elas a tempo e na hora em que ele desejar, não é?

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB) - Concordo plenamente. Inclusive, da Anac, a gente espera que se possa exigir das empresas aéreas a transparência com relação a esses programas, porque o cliente, que não tem sequer acesso ao seu programa, tudo aquilo que ele investiu, porque é um investimento, você está pagando.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - É um investimento.

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB) - Isso é um investimento. Problema seu, se você quer criar, na sua empresa, um programa de premiação, seja como for, você tem que pagar. Você tem que chegar e atender aquilo a que você se propôs.

E a Anac é fundamental aqui, Sr. Diretor Tiago. Mais uma vez, eu considero esta audiência extremamente esclarecedora e, acima de tudo, acho que contributiva.

Então, para mim e para nós, cabe à Anac estar atenta e ser rigorosa; a Anac tem que ser rigorosa com esse tipo de procedimento. E digo mais: se nós temos pouquíssimas opções, aí é que se tem que exigir, e muito, dessas poucas opções que se tem, porque, mais uma vez, repito e não vou cansar de repetir: o cliente paga muito caro para ter um serviço que

está, cada dia mais, deixando a desejar, com situações como essas que nós falamos, desde marcação de assento, programas de milhagem, atendimento, uma série de situações que a gente expôs aqui desde o princípio.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Perfeitamente.

Bem, assim, depois, pode complementar essas perguntas minhas e da Senadora Daniella, mas tem um problema também do Aeroporto Galeão com o Santos Dumont. Inclusive, está tendo uma interferência política do próprio Prefeito da capital do Rio de Janeiro sobre o uso do Galeão, porque, quem está lá em Santos Dumont, o concessionário está se sentindo prejudicado pela alta demanda lá embaixo, no Santos Dumont, que é pertinho, é centro da cidade, enquanto o Galeão fica longe, a quase 1 hora de táxi ou Uber. É terrível para essa conexão.

Então, é preciso esclarecer isso, porque é o aeroporto... Todo mundo... Se eu for comprar uma passagem para o Rio de Janeiro, eu vou querer descer no Santos Dumont. Mas está congestionado, dando prejuízo.

Então, vocês têm que ver esse lado.

Por fim, mesmo que o senhor não tenha condição de me responder aqui umas coisas paroquiais do aeroporto de Ariquemes, posteriormente, eu posso marcar uma audiência e ir lá com o senhor para poder recepcionar as informações que ainda sejam pendentes, porque nós temos um grande interesse de que esse aeroporto regional saia. Eu fui Governador do estado e eu nem sei quantas vezes fui lá atrás desse assunto...

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA - Na Anac?

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - É, na Anac.

Então, o senhor, por gentileza, se não tiver condição de responder agora, não se preocupe, e, depois, eu marco uma audiência e vou lá para tratar desse assunto, que é um assunto mais doméstico que não vem ao caso aqui.

Mas eu queria, também, aqui agradecer muito à Amanda Gonçalves, lá do Paraná, porque ela faz uma pergunta, mas o senhor já respondeu na sua apresentação à Amanda Gonçalves.

O Fábio Coura, aqui de Brasília, faz uma pergunta mais ou menos como aquela que eu fiz sobre os biocombustíveis e associados. Então, não há necessidade de respondê-la, porque o senhor já respondeu.

O João da Silva fala: "Por que as passagens aéreas para as cidades médias do interior do Brasil são tão caras?". É mais ou menos a mesma resposta do que ele está reclamando aqui.

Você está vendo que o pessoal está interessado. Não é uma pergunta por acaso, de iniciativa dos Senadores.

O Rogério Varela, lá de Minas, pergunta se a infraestrutura aeronáutica disponível é adequada para atender à alta demanda e garantir segurança dos voos. Muito obrigado ao Rogério Varela lá de Minas Gerais.

E a Orlíndia Sampaio, do Rio de Janeiro, pergunta sobre a proteção aos voos, sobre os controladores do tráfego aéreo e demais profissionais, que precisam de mais valorização. Talvez, seja algum parente dela que faça parte disso aqui.

E o restante das perguntas é sobre voos regionais. O Reinaldo... O Raimundo Xavier, do Pará, o Reinaldo Luis, de São Paulo. O senhor vê que é o Brasil todo interessado aqui nas perguntas.

Então, dessa forma, o senhor pode fazer o fechamento dessas respostas e as suas considerações finais.

A Senadora Daniella quer fazer um complemento.

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB. Pela ordem.) - Sr. Presidente, eu queria aproveitar a oportunidade - e eu acho que é de bom tom diante de todo este momento aqui - para dar uma sugestão a V. Exa.: que a gente pudesse realizar uma audiência pública, com a presença dos representantes dessas empresas aéreas do Brasil, e convidando, mais uma vez, a Anac para estar presente aqui conosco.

Eu acho que esse debate vai ser fundamental, até porque nós poderemos ser grandes intermediadores também no sentido de, mais uma vez, responder por aqueles que nós temos obrigação, que são os consumidores, que é a população brasileira.

Então, eu queria deixar aqui a minha sugestão, subscrevendo, se for da iniciativa de V. Exa., de uma audiência pública, com a presença dos representantes das empresas aéreas que operam no Brasil junto com a Anac, para que a gente possa ter uma discussão ainda mais elucidativa.

No mais, Sr. Presidente, quero agradecer a presença do Sr. Tiago Sousa Pereira e aguardar com ansiedade esse momento, assim como o Brasil todo vai aguardar.

Obrigada, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - A senhora pode formatar o requerimento, Senadora?

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB) - Sim, com certeza.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Até consulte aqui a nossa Secretaria. Aí, a gente já faz esse evento no segundo semestre, tá?

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB) - Logo no início.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Pode solicitar.

A SRA. DANIELLA RIBEIRO (Bloco Parlamentar PSD/Republicanos/PSD - PB) - Perfeito!

Obrigada.

O SR. TIAGO SOUSA PEREIRA (Para expor.) - Bom, vai ser um prazer.

Como eu falei na minha apresentação, isso não é demagogia, não. A gente sempre está presente. Por dever de ofício e por acreditar que é importante para melhorar a nossa regulação, a gente está sempre disponível para o Congresso, para o Senado Federal - o Senado Federal que aprova os dirigentes das agências - e também para a Câmara dos Deputados. E vai ser um prazer a gente participar.

Bom, em relação às considerações finais, abordando os pontos, no Santos Dumont e no Galeão, a gente tem dois problemas. Tem uma preocupação muito legítima e salutar do Governo local, do Governo municipal e do Governo estadual do Rio de Janeiro, no sentido de cuidar da TMA-RJ, que é terminal aérea Rio de Janeiro, e da composição dos passageiros do Santos Dumont e do Galeão. E o Governo Federal, desde que o Ministro Márcio França assumiu, tem conduzido o grupo de trabalho com o Governo local. Já tem um movimento de redução de capacidade do Santos Dumont para o planejamento da próxima temporada, redução de capacidade, não deixar o Santos Dumont aumentar a quantidade de passageiros, porque o terminal está saturado. Então, a Secretaria de Aviação Civil junto com a Anac, a Infraero, que é a operadora do aeroporto, e as empresas aéreas, reduzindo um pouco a capacidade, isso vai se refletir na alocação dos *slots* daquele aeroporto. É o primeiro movimento.

E também tem as discussões ainda envolvendo, em um nível mais político, a Presidência da República, o Ministério e os Governos locais do Rio de Janeiro, no sentido de vocacionar o Santos Dumont... A Anac é uma agência que vai implementar as políticas públicas que forem estabelecidas pelo Poder Executivo. Obviamente, a gente participa, mostrando prós e contras das políticas públicas. Temos um conhecimento técnico muito especializado. Como eu falei no início da minha exposição, temos engenheiros e economistas muito gabaritados que podem ajudar o Governo a tomar a melhor decisão possível.

Acho que o principal ponto de preocupação é a gente evitar criar distorções no setor de aviação civil, que é muito interligado. Qualquer decisão que eu tomo aqui, num determinado aeroporto, pode impactar a malha brasileira como um todo. Mas, enfim, essa decisão está a cargo dessas autoridades que estão fazendo essa discussão.

O problema da concessão é diferente disso. Quando a concessionária "bidou", e ela fez um ágio muito superior ao que... Enfim, foi um BID... Teve um lance da concessionária que está lá operando. O segundo colocado nem tentou fazer outro lance porque sabia que era impossível pagar aquela outorga, e a conta está vindo hoje. Independentemente, quando o Galeão teve o maior fluxo de passageiros da história, a arrecadação da concessionária era menor do que o valor da outorga que ela tinha que pagar.

Então, são dois problemas diferentes. Um problema é do contrato de concessão. O risco de demanda é dela, o Santos Dumont já estava aberto naquela época e, enfim, esse contrato nunca foi sustentável. Por outro lado, tem um problema superlegítimo com relação à TMA-Rio de Janeiro, a terminal aérea Rio de Janeiro, e a Anac está à disposição para ajudar a resolver esse problema, aguardando as diretrizes políticas, diretrizes de política pública, para resolver esse problema, porque, de fato, o Rio de Janeiro é um potencial turístico, industrial e é uma importante porta de entrada para o mundo.

Sobre Ariquemes, eu vou pedir para o senhor para a gente poder tratar desse assunto individualmente.

Infraestrutura aeronáutica. Controladores é um assunto que foge da competência da agência. Então, não tenho nem competência legal e nem técnica para responder à situação dos controladores.

Sobre infraestrutura aeronáutica, também, assim... Infraestrutura aeroportuária. Eu mostrei aqui que as concessões aeroportuárias trouxeram investimentos e ampliação da qualidade do serviço passageiro e também mostrei que, naquela auditoria em que a gente participou, não só participou a Anac, mas também o Decea (Departamento de Controle do Espaço Aéreo), e também o Brasil teve uma nota acima de 95%, graças à agência, em grande parte. A maior parte das atividades reguladas da aviação civil está com a Anac, mas também com a participação do Decea, na parte de navegação aérea, e do Cenipa, que é a parte de investigação e prevenção de acidentes. Então, acredito que os usuários estejam em boas mãos em termos de segurança.

E, no mais, Senador, quero agradecer a oportunidade e à Senadora Daniella, que trouxe alguns pontos superimportantes, muito sensíveis para a sociedade, conforme a gente viu pelas manifestações. E a agência está sempre à disposição de vir aqui, de ouvir, de receber crítica, de receber alguns elogios também - de vez em quando isso é bom -, enfim, de aprimorar a sua regulação, sempre com o apoio desta Casa Legislativa.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO) - Muito obrigado, Dr. Tiago. Olha, eu vi aí que a avaliação da Anac é muito boa, comparativamente a outras agências no mundo inteiro. Isso é motivo de satisfação para nós todos brasileiros. Só tem esses assuntos domésticos que a Senadora Daniella abordou muito detalhadamente, a que a gente precisa dar respostas, bem como aos próprios internautas que aqui se manifestaram.

Antes de encerrarmos nossos trabalhos, eu submeto à deliberação do Plenário a dispensa da leitura da aprovação da ata da presente reunião.

Os Senadores e as Senadoras - bem-vindo, Senador Jayme Campos - que aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

A ata está aprovada.

Gostaria de usar a palavra... O Senador Jayme Campos chegou aqui há pouquinho também.

Não havendo nada mais a tratar, agradeço a presença de todos e declaro encerrada a presente reunião.

Muito obrigado.

(Iniciada às 9 horas e 09 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas e 56 minutos.)