



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

REUNIÃO

18/03/2025 - 3ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Fala da Presidência.) - Muito bom dia. Havendo número regimental, declaro aberta a 3ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 18 de março de 2025.

Desde logo agradecendo a presença das Sras. e Srs. Senadores da República, bem como das assessorias parlamentares, dos representantes que aqui estão, a sessão de hoje tem dois momentos: no primeiro momento, nós vamos ter a parte deliberativa, com pautas que foram devidamente publicadas; e, na sequência, uma sessão de audiência pública.

Antes, há alguns comunicados, que são de praxe nesta Comissão.

Comunico que foram apresentados à Comissão os seguintes documentos:

- Aviso 965/2024, do Tribunal de Contas da União, que trata de auditoria para avaliar a implantação do Programa de Extensão de Vida da Usina Angra, buscando conhecer as atividades e ações empreendidas no programa, tendo em vista tanto sua relevância e materialidade quanto a possibilidade de que seja reaplicado, no médio prazo, na Usina Angra 2, e examinar a gestão dos recursos do Fundo de Descomissionamento das Usinas Nucleares Angra 1 e Angra 2, dada a correlação do fundo com o fim da vida útil dessas usinas;
- Aviso 978/2024, do Tribunal de Contas da União, que trata de relatório de levantamento com objetivo de identificar as ações adotadas ou planejadas pelos órgãos responsáveis para dotar as vias navegáveis de infraestrutura necessária para serem aproveitadas como hidrovias, bem como de avaliar o arcabouço normativo para exploração das hidrovias interiores e identificar medidas para aumentar o uso do transporte de navegação interior na matriz de transporte brasileira;
- Aviso 984/2024, do Tribunal de Contas da União, que trata do terceiro acompanhamento para avaliar o cenário das obras paralisadas no país (ano-base 2024), financiadas com recursos da União;
- Aviso 1009/2024, do Tribunal de Contas da União, que trata de auditoria operacional realizada com o objetivo de analisar as políticas públicas para a transição da matriz energética brasileira;
- Aviso 121/2025, do Tribunal de Contas da União, que trata de relatório de auditoria constante do Fiscobras-2016, que teve como objeto as obras da nova subida da Serra de Petrópolis/RJ, pertencentes à Rodovia BR-040, entre Juiz de Fora/MG e Rio de Janeiro/RJ, trecho concedido à Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora-Rio (Concer);
- Aviso 185/2025, do Tribunal de Contas da União, que trata de acompanhamento realizado na modalidade operacional com o objetivo de fiscalizar a estruturação da Autoridade Nacional de Segurança Nuclear, autarquia federal criada pela Lei 14.222, de 15/10/2021, com a finalidade institucional de monitorar, regular e fiscalizar a segurança nuclear e a proteção radiológica das atividades e das instalações nucleares, materiais nucleares e fontes de radiação no território nacional, nos termos da Política Nuclear Brasileira e diretrizes do Governo Federal.
- Aviso 202/2025, do Tribunal de Contas da União, que comunica que o Requerimento 5/2025, da CI, foi recebido e autuado como Processo TC 004.289/2025-0 e será tratado com a devida urgência e tramitação preferencial, consoante o disposto no art. 5º, I, da Resolução do TCU nº 215/2008.

Lembro que o referido requerimento, de autoria do Senador Jaime Bagattoli, foi aprovado em 11/03/2025 e solicitava que o TCU realizasse inspeções e auditoria de natureza contábil, financeira, orçamentária, operacional e patrimonial sobre o processo licitatório da concessão da Rodovia 364.

- Ofício 17.162/2024 da Presidência da Assembleia Legislativa do Estado de Pernambuco, que comunica a aprovação, naquela Casa Legislativa, de voto de aplauso dirigido ao Senador Fernando Dueire, pela premiação outorgada pela MasterCana - Norte & Nordeste 2024, na categoria "Liderança Política Senado", pelos relevantes serviços prestados à cadeia sucroenergética na região.

- Ofício 4/2025, da Comissão de Aprovados Dnit 2024, que solicita que a Comissão interceda junto ao Dnit e demais autoridades para que a convocação dos aprovados no concurso público de 2024 seja realizada com urgência.

Os documentos, nos termos da Instrução Normativa nº 12, de 2019, da Secretaria-Geral da Mesa, estarão disponíveis para consulta na página da Comissão, pelo prazo de 15 dias, após o qual serão arquivados.

Antes de passar à próxima fase da reunião, eu queria dar conhecimento à Comissão de Infraestrutura, em face de tudo que vem acontecendo desde o ano passado com relação à questão das emendas parlamentares - sejam elas emendas individuais, de bancada, emendas de Comissão -, de que algumas providências estão sendo adotadas, justamente em razão das tratativas que foram feitas, dos acordos que foram estabelecidos. Dessa forma, eu quero dar conhecimento à Comissão de alguns procedimentos também no âmbito da Comissão de Infraestrutura.

Procedimentos para o apoio de emendas RP 8 do Orçamento de 2024.

Como é de conhecimento de V. Exas., o Senado Federal e a Câmara dos Deputados, em conjunto com o Poder Executivo, elaboraram um plano de trabalho juntado aos autos da ADPF 854 e homologado pelo Supremo Tribunal Federal, com decisão referendada no dia 6 de março de 2025.

As demandas referentes às emendas de Comissão no ano 2024, para terem sua execução continuada, deverão observar o art. 3º da Resolução do Congresso Nacional nº 1, de 2025, cujo projeto foi aprovado, em sessão conjunta, no dia 13 de março próximo passado.

Conforme determinação do referido artigo, as Comissões Permanentes da Câmara dos Deputados e do Senado Federal e do Congresso Nacional deverão ratificar as indicações para a execução das respectivas emendas à Lei Orçamentária de 2024, devendo ser utilizado o modelo e a base de empenho disponibilizados pela Secretaria Legislativa do Congresso Nacional.

Para tanto, disponibilizamos no portal da Comissão e encaminharemos por *e-mail* aos membros da CI uma planilha com a listagem das Emendas RP 8 no Orçamento de 2024, de nossa Comissão, para que até o dia 24...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - De 2024, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - De 2024, porque é remanescente, e aí, nos termos do acordo feito e da resolução, têm que ser referendados para que cumpra a finalidade. Caso contrário, ocorrerá anulação.

Portanto, o prazo será fixado até o dia 27 de março, conforme determinação do STF, para que as Emendas RP 8, de 2024, sejam aprovadas em reunião da Comissão.

Solicita-se que os Parlamentares que desejarem apoiar as emendas listadas formalizem seu apoio por meio de ofício no Sistema Legis, encaminhando seus dados até o dia 20 de março, quinta-feira próxima, para que tenhamos tempo hábil para deliberar acerca das emendas em nossa próxima reunião.

Na verdade, aqui... Dê-me a planilha aqui.

Na verdade, no caso da Comissão de Infraestrutura, já foram encaminhadas. Aqui tem apenas duas emendas com valores relativamente baixos. Tem um saldo aqui de R\$6,278 milhões. Esse é o saldo da Comissão. E são duas rubricas que já estão definidas. Então, é apenas referendar realmente. Uma é para Prosul - Projetos, Supervisão e Planejamento Ltda., e a outra é para a Fundação Getulio Vargas. São as duas emendas que estão no sistema e que carecem, portanto, desse...

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Rio?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Rio, Rio, isso. São essas duas. Mas, de qualquer maneira, obedecendo ao que foi estabelecido, nós daremos publicidade e faremos um encaminhamento conforme estabelecido no acordo e na resolução aprovada.

O SR. ROGÉRIO CARVALHO (Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - SE) - Presidente, isso... O senhor está dizendo que aquelas indicações que foram feitas estão valendo, não é? Do ano passado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Do ano passado. Não vou fazer alteração, vou manter como está. Para a frente, a gente vê como fica.

O SR. ROGÉRIO CARVALHO (Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - SE) - Perfeito. Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Mas aquilo que já foi estabelecido sem...

O SR. ROGÉRIO CARVALHO (Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - SE) - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - ... sem expectativa de modificação.

Como já anunciado, a presente reunião está dividida em duas partes, deliberativa e audiência pública interativa.

Na primeira parte, a presente reunião é destinada à deliberação de matérias e requerimentos apresentados a esta Comissão.

Item 1.

Projeto de lei...

Os requerimentos... Eu começaria pelos requerimentos, para a gente até... Porque tem alguns que já estarão na audiência do dia de hoje.

Se não houver objeção, eu faria a votação dos requerimentos de forma conjunta, porque até tem alguns requerimentos que dizem respeito à audiência do dia de hoje: itens 4, 5, 6... São esses três aqui.

1ª PARTE

ITEM 4

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 10, DE 2025

- Não terminativo -

Requer o aditamento ao REQ 07/2025 - CI, para incluir entre os convidados da audiência pública os senhores GILBERTO DE SOUZA LEAL JUNIOR, Secretário de Governo de Joinville, e DIEGO MACHADO, Presidente da Câmara de Vereadores de Joinville.

Autoria: Senador Esperidião Amin (PP/SC)

1ª PARTE

ITEM 5

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 11, DE 2025

- Não terminativo -

Requer a realização de audiência pública, com o objetivo de debater a contradição na execução dos procedimentos de Fiscalização do Tempo de Direção e Descanso do Motorista Profissional e suas respectivas sanções, previstas na "Lei dos Caminhoneiros" (Lei 13.103/2015), com a precariedade da infraestrutura de pontos de repouso e descanso nas rodovias do País.

Autoria: Senador Esperidião Amin (PP/SC)

Ele propõe a presença dos seguintes convidados:

- Deputado Federal Hugo Leal;
- representante da Confederação Nacional do Transporte (CNT);
- representante da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA);
- representante da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTT);
- representante da Polícia Rodoviária Federal (PRF);
- representante do Ministério do Trabalho;
- representante do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit);
- representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Portanto, são os convidados aqui sugeridos pelo autor do requerimento, Senador Esperidião Amin, a quem asseguro a palavra, neste momento, para fazer o encaminhamento desses dois requerimentos.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Para encaminhar.) - Primeiro, acho que é autoexplicável, Presidente, o Requerimento nº 4.

Estão aqui presentes os representantes do Prefeito de Joinville, que gostaria de estar aqui, e o Presidente da Câmara, para trazer um breve depoimento - eu já lhes pedi - sobre o impacto que tem ocorrido em Joinville com uma alteração que nós vamos procurar consertar, retificar aqui hoje. Eu pedi isso em favor de Joinville. Eu acho que é mais do que justo que eles tenham, que dividam um espaço, dez minutos, cinco minutos para cada um, para explicar o que está acontecendo.

Quanto ao segundo, é um tema muito mais polêmico. O prezado amigo votou junto comigo, lá na Câmara, a Lei dos Caminhoneiros, que estabeleceu, em nome da busca pela segurança, etapas, jornadas de trabalho comparadas em pontos de parada e descanso dos motoristas.

Uma recente decisão do Supremo Tribunal Federal, na minha opinião, é absolutamente correta do ponto de vista legal: estabelece descanso de até 11 horas ininterruptas. Ora, os pontos de parada e descanso de motorista não foram construídos! Eu dou um exemplo: Santa Catarina conseguiu um, inaugurado no dia 18 de abril do ano passado, que eu tinha solicitado dez anos antes - o primeiro ponto, o único ponto de parada e descanso de motorista em rodovia federal no meu estado, foi inaugurado há menos de um ano, depois de dez anos de pedido. Então há uma absoluta controvérsia, uma contrariedade entre o real e o legal. A decisão do Supremo está certa do ponto de vista legal, e a aspiração dos trabalhadores de terem direito ao descanso necessário e previsto em lei também está certa. Só que a realidade é outra.

Então este debate terá como propósito, quem sabe, estabelecer um tema de ajustamento de conduta que permita a subsistência de uma atividade. No Brasil, 80% do que nós transportamos é por caminhão. Então algo que seja razoável como transição para o cumprimento desses dispositivos legais relacionados aos pontos de parada e descanso de motorista... Essa é a razão do requerimento. E eu tenho certeza de que todos os estados do Brasil estão sendo afetados com as multas que estão sendo aplicadas sem remédio possível.

Era isso.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Senador Esperidião Amin, eu cumprimento V. Exa. pela iniciativa, especialmente desse requerimento do item 5, que trata da questão do repouso. Eu conheço essa situação, e assiste razão V. Exa.

Esse é um problema nacional, não é um problema apenas do Estado de Santa Catarina. Nós estamos enfrentando essa mesma situação lá no Estado de Rondônia, e eu já vinha tratando desse assunto com a ANTT - tive uma reunião no meu gabinete com seu Presidente - e pedi uma audiência com o Diretor, salvo engano, do Denatran, que é quem está com essa matéria em mão. Ele estava até, me parece, de férias ou outra coisa e ficou de me dar um retorno na sequência.

Eu até observei que parece que o representante do órgão de trânsito federal não estaria aqui. Se V. Exa. me permite, eu sugeriria também a presença dele. Depois eu vou só verificar com o gabinete com quem é que eu estou tratando lá, para encaminhar justamente a pessoa que é responsável.

E daí veja V. Exa., nas tratativas que fiz com a ANTT, do regulamento da lei que nós aprovamos no Congresso Nacional, na Câmara e no Senado e depois seguindo à sanção, o próprio órgão regulador coloca que, para se dar cumprimento à lei, era necessário que toda a infraestrutura fosse oferecida.

Ocorre que quem está lá na ponta atuando, que é a Polícia Rodoviária Federal, fazendo o acompanhamento de quem está na rodovia, pega uma norma que é estabelecida pelo Contrans e simplesmente aplica sanção para aqueles que não conseguem cumprir a regra. E não conseguem... Não vou dizer que é o caso de todos e de todas as regiões. Eu não conheço a realidade de cada uma das regiões, mas falo por um estado que eu conheço, que é o meu estado. E V. Exa. conhece a realidade que está aqui a defender. Multas estão sendo aplicadas sem que a infraestrutura necessária para o descanso, para o repouso seja oferecida.

Então acho que esse é um tema que realmente a Comissão precisa enfrentar, trazer aqui todos os atores envolvidos nesse tema para a gente encontrar uma solução: ou o sobrestamento da aplicação da regra até que se ofereça a infraestrutura necessária ou uma adequação da norma, enfim. Mas é necessário que haja realmente a discussão desse tema e cumprimento V. Exa. pela iniciativa. Faço apenas esse adendo aqui em relação à sugestão de um nome do Departamento de Trânsito Nacional.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço a V. Exa.

O último requerimento, esse de minha autoria, requer a realização de audiência pública com o objetivo de debater a contratação na execução dos procedimentos de... *(Pausa.)*

Não, esse aqui é o mesmo, estou confundindo.

É aditamento também.

1ª PARTE

ITEM 6

REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA Nº 12, DE 2025

- Não terminativo -

Requer que na Audiência Pública objeto do REQ 6/2025-CI sejam incluídos entre os convidados os senhores Edison Rígoli, Presidente do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de Rondônia (CREA-RO), e Thiago Bras Rocha, Consultor da APROSOJA.

Autoria: Senador Marcos Rogério (PL/RO)

Eu estou fazendo um aditamento no requerimento que nós aprovamos também, na semana passada, sobre a concessão da rodovia federal lá do Estado de Rondônia.

Apresentados os requerimentos, submeto à votação.

Os Srs. e as Sras. Senadoras que os aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovados.

Item 1.

1ª PARTE

ITEM 1

PROJETO DE LEI Nº 2688, DE 2024

- Não terminativo -

Altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para destinar a renda de 1 (um) concurso por ano da loteria de prognósticos numéricos ao Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap).

Autoria: Senador Fernando Dueire (MDB/PE)

Relatoria: Senador Fernando Farias

Relatório: Pela aprovação com emendas

Observações:

- 1. A matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Econômicos, em decisão terminativa.*
- 2. Em 10/12/2024, foi concedida vista coletiva, nos termos regimentais.*
- 3. Em 18/03/2025 o Senador Fernando Farias apresentou novo relatório à matéria.*
- 4. Votação simbólica.*

Concedo a palavra ao Senador Fernando Farias para a leitura do seu relatório.

V. Exa. tem a palavra.

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL. Como Relator.) - Peço para ir direto à análise.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não.

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL) - Conforme o inciso II do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar sobre assuntos correlatos à infraestrutura.

Como alega o autor da proposição em sua justificação, a infraestrutura das cidades precisa de adequações para se tornar resiliente a eventos climáticos extremos que tendem a ocorrer de modo cada vez mais frequente. Considerando que o objetivo da proposição é aumentar a resiliência da infraestrutura urbana, o PL 2.688, de 2024, está dentro das competências regimentais da CI.

Quanto à constitucionalidade, não verificamos óbices, pois a Constituição Federal estabelece que é competência da União legislar sobre sistemas de consórcios e sorteios (art. 22, inciso XX), gênero dentro do qual a loteria de prognósticos numéricos é espécie. Como o Congresso Nacional pode legislar sobre matérias de competência da União, não há vício de iniciativa. Ademais, a proposição não viola as cláusulas pétreas, tampouco é matéria reservada à lei complementar, sendo adequada a edição de projeto de lei ordinária.

A proposição inova o ordenamento jurídico, atentando-se ao requisito da juridicidade. Quanto à técnica legislativa, respeitou-se integralmente a Lei Complementar nº 95, de 1998.

Durante o processo legislativo não houve violações ao Regimento Interno do Senado, logo, por respeitar o processo regimental de leis ordinárias, o pré-requisito regimental foi cumprido.

Como caberá à CAE a decisão terminativa, deixaremos a avaliação econômica da medida para a última Comissão, tendo em vista sua competência para essa apreciação.

Por isso, neste relatório focalizaremos o mérito do PL nº 2.688, de 2024, para a infraestrutura urbana, tendo em vista as mudanças climáticas.

Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável foram criados pelos países-membros da Organização das Nações Unidas (ONU) na Agenda 2030. No caso em tela, o ODS 11 fixa o objetivo de "tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis". Para cumprir esse objetivo, são estabelecidas diversas metas, dentre as quais, gostaríamos de destacar duas.

A primeira é a Meta 11.5 que dispõe a necessidade de "até 2030, reduzir significativamente o número de mortes e o número de pessoas afetadas por catástrofes e substancialmente diminuir as perdas econômicas diretas causadas por elas em relação ao produto interno bruto global, incluindo os desastres relacionados à água, com o foco em proteger os pobres e as pessoas em situação de vulnerabilidade".

A segunda que destacamos é a Meta 11.b, fixada pelo Brasil, que determina a necessidade de "até 2030, aumentar significativamente o número de cidades que possuem políticas e planos desenvolvidos e implementados para mitigação, adaptação e resiliência a mudanças climáticas e gestão integrada de riscos de desastres, de acordo com o Marco de Sendai para Redução de Riscos de Desastres 2015-2030".

O autor do PL nº 2.688, de 2024, sensível às trágicas inundações que afligiram o Rio Grande do Sul em 2024, lembra que:

Dezenas de pessoas perderam suas vidas, enquanto centenas de milhares tiveram que sair de suas casas às pressas, sem nenhuma garantia ou previsão de quando poderão retornar. Por sua vez, enquanto os prejuízos bilionários são calculados, ainda que a infraestrutura das cidades inundadas seja reconstruída, não há garantia de que tragédias semelhantes não voltarão a ocorrer.

Pelo contrário, considerando os relatórios nacionais e internacionais sobre mudanças climáticas e suas consequências, há probabilidade crescente de que o planeta Terra enfrente eventos climáticos intensos, tanto pela seca extrema como pelas inundações e enchentes.

Ou seja, o autor reconhece que a tragédia do Rio Grande do Sul não foi um caso esporádico, mas sim um evento climático extremo que tende a se repetir periodicamente à medida que se agravam as mudanças climáticas. Nesse sentido, a infraestrutura urbana tem que se tornar resiliente às novas condições climáticas, com um foco na proteção da vida humana, especialmente da população carente, que é a que mais sofre com os eventos extremos.

Destinar os recursos de um concurso da loteria de prognósticos numéricos é meritório ao aumentar os recursos disponíveis a obras e ações que promovam a resiliência climática das cidades brasileiras. Contudo, reconhecemos que não é uma fonte estável de recursos, mas apenas temporária, dada a calamidade recente e a urgência na adaptação da infraestrutura das cidades brasileiras.

Por isso, fixamos o prazo de quatro anos para a alocação de um concurso da loteria, de modo que as ações prioritárias sejam tomadas e que o poder público tenha tempo hábil para estabelecer fontes perenes de financiamento ao Funcap, como a receita proveniente de multas por crimes e infrações ambientais, incluídas pela Lei nº 14.691, de 2023, no rol de recursos previstos no art. 9º da Lei nº 12.983, de 2014.

Ademais, não basta que sejam feitas quaisquer ações com o pretense objetivo de garantir o enfrentamento aos eventos climáticos extremos. É preciso que sejam estabelecidos critérios qualitativos para essas ações. Por isso, também oferecemos uma emenda ao PL nº 2.688, de 2024, para acrescentar novo art. 3º, renumerando o subsequente. Este novo art. 3º, a ser incluído pela emenda que ora propomos, altera o art. 8º da Lei nº 12.340, de 2010, de modo a incluir, dentre as competências do Funcap, o apoio a medidas que promovam a resiliência das cidades e agrupamentos urbanos aos eventos

climáticos extremos, conforme as boas práticas nacionais e internacionais. Por conseguinte, torna-se necessário ajustar a ementa e o art. 1º.

No sistema de monitoramento do risco climático “Adapta Brasil”, lançado pelo Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação, é evidente que o risco não incide apenas sobre a infraestrutura das zonas urbanas, havendo risco de alagamento, deslizamento de terras e outros associados às mudanças climáticas em cidades pequenas e em agrupamentos humanos situados na zona rural dos municípios. Nesse sentido, consideramos pertinente alterar a ementa da proposição, o art. 1º e o art. 3º, para incluir os agrupamentos humanos situados em zonas rurais, de modo a não haver ambiguidades e uma exclusão indevida desse contingente.

Para que os agentes econômicos tenham tempo para se adaptarem à nova norma, também sugerimos *vacatio legis* de sessenta dias ao invés de vigência imediata.

Voto, Presidente.

Pelo exposto, opinamos pela constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e regimentalidade e, quanto ao mérito, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.688, de 2024, com as seguintes emendas...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço a V. Exa. pela leitura do relatório.

A matéria está em discussão.

Senador Sergio Moro, V. Exa. tem a palavra.

O SR. SERGIO MORO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR. Para discutir.) - Presidente, primeiro, eu quero aqui elogiar o autor do projeto, Senador Fernando Farias, e, igualmente, o Relator, Fernando Dueire, pelo trabalho realizado, porque a gente tem visto essas calamidades, esses desastres climáticos se repetindo, e, não obstante, o Brasil sempre é pego desprevenido. Tivemos essa catástrofe lá no Rio Grande do Sul, embora, claro, seja muito difícil prever a escala desse tipo de acontecimento, mas vira, depois, um deus nos acuda.

Então, ter recursos disponíveis previamente num fundo de calamidade para atender todo o país... Isso pode acontecer em qualquer estado, seja lá em Pernambuco, seja lá em Alagoas, seja lá no Paraná, seja lá no Maranhão. Então, é algo extremamente feliz.

Eu tenho só uma preocupação, e tive a oportunidade de conversar sobre essa preocupação com o autor e com o Relator do projeto, que é deixar claro - e foi-me dito que não era a intenção do projeto, que não é a intenção do projeto -, que a destinação de renda proveniente da loteria de prognósticos para esse fundo de calamidade não prejudica as destinações já previstas em lei para o Fundo Nacional de Segurança Pública e para o Funpen. É porque a gente está vendo hoje uma situação de absoluta calamidade na segurança pública com a escalada do crime no Brasil, não só do crime violento, mas também da criminalidade organizada. O Funpen e o Fundo Nacional de Segurança Pública recebem percentuais do produto de arrecadação das loterias. Não, jamais foi a intenção, como foi dito pelo autor e pelo Relator. Na compreensão deles, o projeto não afeta essas verbas, mas só para...

Até para que não haja essa interpretação equivocada, até por parte da opinião pública, mas também por parte dos aplicadores da lei, eu estaria sugerindo aqui a inclusão, se o Relator concordar e também o autor do projeto, de um dispositivo no §3º do art. 16-A do projeto, basicamente dizendo o seguinte: o disposto nesse artigo não prejudicará os percentuais dos produtos de arrecadação destinados ao FNSP e ao Funpen. Seria a minha sugestão, apenas para deixar claro algo que já se tem por implícito dentro do projeto. E reiterando aqui, apesar dessa observação pontual, que o projeto é absolutamente meritório e absolutamente oportuna, também, a apresentação pelo autor, e o relatório apresentado. Então, fica essa sugestão para ser acolhida, ou não.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Cumprimento V. Exa., nobre Senador Sergio Moro.

Eu indago o Relator se está à vontade já para se manifestar sobre esse ponto ou se quer aguardar a discussão.

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL. Como Relator.) - Não, concordamos. Não era a intenção, mas ...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Eu faria uma pergunta, aqui, ao Relator e ao eminente Senador Sergio Moro - e o autor está aqui presente também. Do montante de recursos derivados dessa fonte, pelo visto tem o Fundo de Segurança Pública, agora tem o de calamidade. Tem outros fundos que são também atendidos com recursos derivados dessa fonte ou não? Tem. E por que eu estou fazendo essa pergunta aqui? Porque se houver a fixação da ressalva específica em relação ao Fundo de Segurança Pública, eu tenho a compreensão - e talvez um comando

genérico seja mais seguro - de que o alcance da proposta de determinar repasse de percentual para essa finalidade não tem o condão de afastar aqueles já previstos.

Agora, quando eu coloco uma excludente ou uma ressalva especificamente em relação a um dos fundos, Senador Amin, me parece que, se está-se ressaltando apenas um dos fundos, o intérprete pode ter a esperteza de dizer o seguinte: "Não, o legislador quis ressaltar aqui apenas o Fundo de Segurança Pública". Por isso é que eu estou perguntando: tem outros que são alcançados por recursos derivados dessa fonte? Se tem, aí eu concordaria com a tese - concordaria não, eu daria apenas um pitaco, uma sugestão -, com a sugestão do Senador Sergio Moro, mas ressaltando os demais fundos, porque, no específico, a mim me parece fragilizar os demais.

O SR. FERNANDO DUEIRE (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PE) - Perfeito. Eu não esperaria de V. Exa. uma intervenção mais certa.

Nós, na verdade, quando estudamos esse projeto... E esse projeto tem um mérito muito grande, nós temos assistido de norte a sul do país a problemas de toda a natureza de ordem climática e nós precisamos tornar mais robustos os recursos para socorrê-los. Nós conversamos com o Governo. E essa conversa foi que apenas um concurso seria destinado para isso. E, claro, não adiantaria fazer uma coisa que pudesse beneficiar e trazer um apoio direto àqueles que, por infortúnio, estariam sofrendo problemas climáticos ou desastres naturais de toda natureza descobrindo outros. Então, na verdade, o entendimento é de preservação, ficando o recurso restante para o Funcap. Então a posição genérica, eu acho que, se o Relator me permitir, cabe perfeitamente, sem precisar efetivamente nominar os fundos.

O Senador Sergio Moro, acho que com muita propriedade... Isso é o Senado. Isso aqui são visões diferentes que permitem que nós tenhamos a condição de chegar a um produto final bem-feito. Então, eu acredito que a contribuição do Senador Sergio Moro foi muito boa ao relatório do Senador Fernando Farias, e a sua é definitiva porque, na verdade, ressalva todos.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - A minha preocupação... Eu concordo com a preocupação do Senador Sergio Moro. E, dada até a dimensão do tema que ele traz, a questão da segurança pública e esse fundo são importantes, mas a minha preocupação é que, se você tem outras destinações e você ressalva apenas um, isso, me parece, fragiliza as demais. Mas, caso queira constar nominalmente a questão da segurança pública, mas fazer constar também esse ponto e os demais já previstos, ressaltados... É apenas nesse aspecto, é mais por uma cautela, por um cuidado do que por qualquer outra razão.

Senador Sergio Moro.

O SR. SERGIO MORO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR) - Poderia ser, então, uma sugestão: "O disposto neste artigo não prejudicará os percentuais do produto de arrecadação destinados aos fundos legalmente constituídos, legalmente previstos".

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Perfeito.

O SR. SERGIO MORO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR) - Ou, se quiser deixar claro: "... ao FNISP, ao Funpen e aos demais fundos legalmente previstos". Aí fica entregue ao...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Eu acho que, na redação final...

O SR. FERNANDO DUEIRE (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PE) - Vamos colocar genérico?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Se está acordada em relação ao objetivo, a redação final, a cargo do Relator, com o acatamento da sugestão feita pelo Senador Sergio Moro.

O SR. ROGÉRIO CARVALHO (Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - SE. *Fora do microfone.*) - No direito administrativo, vale o que está escrito.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Isso.

O SR. ROGÉRIO CARVALHO (Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - SE. Pela ordem.) - No direito administrativo, só vale aquilo que está expressamente escrito. Se é um projeto de lei que está dizendo que é um concurso para uma determinada finalidade, é só isso que vale; o resto é letra morta.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Nos tempos atuais, é bom escrever com um pouco mais de cuidado. A gente está... (*Risos.*)

Mas eu cumprimento o autor.

A matéria continua em discussão.

Indago se há algum outro Senador que queira discutir. *(Pausa.)*

Não havendo mais quem queira discutir, está encerrada a discussão.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não!

O Relator fez o acordo...

Relator! Senador, o senhor está reforçando que está acatada a sugestão? *(Pausa.)*

O.k.

Em votação a matéria. A votação será simbólica.

Em votação o relatório apresentado.

As Sras. e os Srs. Senadores que o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovado.

O SR. FERNANDO DUEIRE (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PE) - Sr. Presidente, só uma palavra.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não!

O SR. FERNANDO DUEIRE (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PE. Pela ordem.) - Sempre é tempo de cumprimentar V. Exa. e dizer que me sinto muito bem...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado!

O SR. FERNANDO DUEIRE (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PE) - ... estando aqui na Comissão de Infraestrutura, comandada, liderada e presidida por V. Exa. Rondônia nos deu um presente, um presente não só a esta Comissão, ao Senado e ao país, ao trazê-lo para cá. O senhor é um Senador equilibrado, justo, com forte conteúdo, e, como não pude fazê-lo nas sessões anteriores, eu não gostaria de deixar esse registro passar sem que o fosse.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Muito obrigado.

O SR. FERNANDO DUEIRE (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PE) - Portanto, muito obrigado a V. Exa., e seguimos então para o item 2.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço a V. Exa. as palavras e a consideração.

Portanto, o projeto está aprovado e passa a constituir o parecer da Comissão, favorável ao projeto, com as emendas acatadas pelo Relator.

A matéria segue para a Comissão de Assuntos Econômicos.

O item 2... É o mesmo ou não?

1ª PARTE

ITEM 2

PROJETO DE LEI N° 3433, DE 2024

- Não terminativo -

Regula a securitização de ativos ambientais, destinada à conversão de créditos ambientais em recursos monetários.

Autoria: Senador Fernando Dueire (MDB/PE)

Relatoria: Senador Fernando Farias

Relatório: Pela aprovação com emendas

Observações:

1- Em 14/03/2025 o Senador Jaime Bagattoli apresentou a emenda nº 1.

2- A matéria será apreciada pela CMA e pela CAE.

3- Votação simbólica.

Concedo a palavra ao Senador Fernando Farias para a leitura do seu relatório.

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL. Como Relator.) - Obrigado, Presidente.

Peço permissão para ir direto às análises.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não!

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL) - Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura opinar sobre matérias pertinentes a "transportes de terra, mar e ar, obras públicas em geral, minas, recursos geológicos, serviços de telecomunicações, parcerias público-privadas e agências reguladoras pertinentes" e "outros assuntos correlatos".

A proposição em análise está diretamente vinculada à infraestrutura e ao desenvolvimento sustentável, uma vez que regula mecanismos financeiros voltados ao financiamento de projetos de conservação ambiental e inovação tecnológica no setor de infraestrutura. Portanto, encontra-se dentro da competência desta Comissão.

Nesse mesmo sentido, a matéria está em conformidade com o art. 22, inciso IV, da Constituição Federal, que estabelece a competência privativa da União para legislar sobre energia. Tal competência abrange o planejamento e a regulação de atividades relacionadas à produção, transporte, distribuição e uso de energia, incluindo mecanismos de mercado que incentivem práticas sustentáveis, como os tratados na proposição em análise.

Ademais, o art. 225 da Constituição Federal assegura o direito a um meio ambiente ecologicamente equilibrado e impõe ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo. A proposta contribui para o cumprimento desse mandato constitucional ao criar instrumentos financeiros que fomentam a conservação ambiental e promovem o uso sustentável dos recursos naturais.

Outrossim, o PL atende aos princípios constitucionais da ordem econômica previstos no art. 170 da Constituição Federal, que incluem a defesa do meio ambiente e a promoção do desenvolvimento sustentável como fundamentos da livre iniciativa e da função social da propriedade.

No mérito, o projeto representa um avanço significativo ao alinhar o desenvolvimento econômico com a sustentabilidade ambiental. A operacionalização da securitização de ativos ambientais demonstra viabilidade financeira e adequação à legislação vigente, promovendo transparência e segurança jurídica para investidores e beneficiários.

Além disso, o modelo proposto fortalece a economia verde, canalizando recursos para iniciativas que mitigam os impactos das mudanças climáticas e preservam a biodiversidade, contribuindo para a redução de desigualdades regionais ao financiar projetos que promovem o desenvolvimento sustentável e a inovação tecnológica em diversas áreas, incluindo energia renovável e manejo sustentável de recursos naturais.

A fim de aprimorar o modelo proposto, propomos a inclusão de três emendas.

A primeira emenda proposta estabelece estruturas simplificadas para emissão de títulos lastreados em ativos ambientais, reduzindo burocracias e custos operacionais. Entre as simplificações, destacam-se a dispensa da publicação de prospectos completos, a possibilidade de se utilizar plataformas digitais para registro e negociação e a supervisão simplificada por agente fiduciário independente. Tais medidas facilitam o ingresso de empresas menores no mercado, promovendo a inclusão e o desenvolvimento sustentável.

A segunda emenda apresentada...

(Soa a campanha.)

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL) - ... traz um mecanismo inovador de proteção ao investidor, prevendo a criação de fundos garantidores para mitigar riscos financeiros associados à volatilidade do mercado de Certificados de Recebíveis Ambientais. Esses fundos assegurariam um retorno mínimo para os investidores, proporcionando maior segurança e atratividade para investidores individuais, especialmente os de pequeno porte. Essa iniciativa é essencial para estimular a participação de novos investidores no mercado, fomentando a liquidez e a expansão do setor.

A terceira emenda prevê a aplicação subsidiária da Lei nº 14.430, de 3 de agosto de 2022, a fim de assegurar a completude normativa do regime jurídico específico para ativos ambientais, garantindo segurança jurídica em casos omissos. Essa abordagem preserva a autonomia do novo regime, atendendo as particularidades dos ativos ambientais, como créditos de carbono e serviços ecossistêmicos, que demandam regulação diferenciada. Ademais, permite a harmonização com normas gerais já consolidadas, sem comprometer a especificidade e a inovação necessárias para fomentar projetos sustentáveis e atrair investimentos ao setor ambiental.

O conjunto dessas emendas representa um equilíbrio entre simplificação regulatória e proteção ao mercado. Ao mesmo tempo em que reduz barreiras de entrada para pequenas e médias empresas, garantindo sua competitividade, as propostas

também asseguram a estabilidade e a confiança necessárias para o crescimento do mercado de títulos ambientais, dentro de um ambiente de segurança jurídica. Dessa forma, contribuem para um ambiente de negócios mais inclusivo e sustentável, alinhado às metas ambientais e econômicas do país.

Voto, Sr. Presidente.

Diante do exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei (PL) nº 3.433, de 2024, com as seguintes emendas...

Era isso.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço a V. Exa.

Está em discussão a matéria.

O SR. ROGÉRIO CARVALHO (Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - SE) - Presidente, eu queria ...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Senador Rogério Carvalho.

O SR. ROGÉRIO CARVALHO (Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - SE) - Ainda que haja total concordância com o mérito, vou pedir vista para que a gente possa fazer alguns ajustes em termos de nomenclatura para que, no máximo em duas sessões, a gente possa trazer de volta e aprovar por unanimidade, se assim for a vontade da Comissão.

O SR. FERNANDO DUEIRE (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PE. Pela ordem.) - Senador Rogério, eu acredito que a gente já chega um pouco atrasado com relação a esse tipo de prática, que cria o marco legal. Mas V. Exa., sempre com equilíbrio e tentando buscar consensos, coloca - o que, inclusive, é regimental - com a delicadeza e a elegância de sempre essa sua ponderação, de forma que eu apenas pediria para que nós pudéssemos realmente estabelecer... o senhor falou em duas semanas...

O SR. ROGÉRIO CARVALHO (Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PT - SE. *Fora do microfone.*) - Duas sessões.

O SR. FERNANDO DUEIRE (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PE) - Duas sessões para que o Senador Fernando Farias, que fez um relatório brilhante - está de parabéns pelo relatório que fez, inclusive agregando e melhorando o projeto que eu apresentei -, possa fazer a sua apresentação.

Concorda, Senador Fernando Farias?

O SR. FERNANDO FARIAS (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - AL) - Concordado, Presidente.

O SR. FERNANDO DUEIRE (Bloco Parlamentar Democracia/MDB - PE) - Então, Presidente, eu acho que aqui fica o compromisso de que nas próximas duas sessões, na segunda sessão, nós voltamos com o assunto, certamente ajustado, para que a votação ocorra, o projeto seja aprovado na CI e possa seguir para a CMA e depois para a CAE.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Eu agradeço a compreensão de V. Exa. O pedido de vista é regimental; portanto, concedo vista coletiva da matéria e, dentro do que foi inclusive já anunciado, a matéria retornará à pauta para posterior deliberação.

O item 3 é um projeto de autoria da Senadora Tereza Cristina, com relatoria feita por mim.

Eu queria solicitar ao Senador Esperidião Amin que pudesse presidir neste momento, para que eu possa fazer leitura do relatório. (*Pausa.*)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Sr. Presidente, na certeza de que S. Exa., como Relator, vai otimizar o tempo, concedo-lhe a palavra para relatar este projeto, pedindo-lhe para caprichar na pronúncia do homenageado... no nome do homenageado.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Já criou uma dificuldade.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Sobrenome árabe, hein. (*Risos.*)

1ª PARTE

ITEM 3

PROJETO DE LEI Nº 4207, DE 2024

- Terminativo -

Denomina “Anel Viário Dr. Neife Abrahão” o anel viário localizado na BR-158/262, no Município de Três Lagoas, Estado do Mato Grosso do Sul.”

Autoria: Senadora Tereza Cristina (PP/MS)

Relatoria: Senador Marcos Rogério

Relatório: Pela aprovação

Observações:

1. Votação nominal.

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO. Como Relator.) - Muito obrigado, Sr. Presidente, Senador Esperidião Amin. Essa matéria que vem à Comissão de Serviço de Infraestrutura do Senado Federal trata do Projeto de Lei 4.207, de 2024, da Senadora Tereza Cristina, que denomina Anel Viário Dr. Neife Abrão...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. *Fora do microfone.*) - Abrahão...

O SR. MARCOS ROGÉRIO (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - ... Abrahão, o anel viário localizado na BR-158/262, no Município de Três Lagoas, Estado do Mato Grosso do Sul.

Portanto, passo direto à análise da matéria, dizendo que compete a esta Comissão, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, opinar sobre proposições que tratam de transportes terrestres, a exemplo da proposição em debate.

Foi confiada à CI a competência para decidir terminativamente sobre o projeto de lei em questão nos termos dos incisos I dos arts. 49 e 91 do Regimento Interno do Senado Federal.

Ademais, em razão do caráter exclusivo do exame da matéria, cabe a este colegiado pronunciar-se também em relação à constitucionalidade, à juridicidade, em especial no que diz respeito à técnica legislativa, e à regimentalidade.

O projeto sob análise não apresenta óbices relativos à sua constitucionalidade, juridicidade ou adequação ao regimento da Casa. Revela-se, em particular, consoante aos critérios estabelecidos na Lei nº 6.682, de 27 de agosto de 1979, que permite atribuir, mediante lei especial, designação supletiva aos terminais, obras de arte ou trechos de vias integrantes do Sistema Nacional de Viação. Apresenta-se, igualmente, de acordo com as determinações da Lei nº 6.454, de 24 de outubro de 1977, que dispõe sobre a denominação de logradouros, obras, serviços e monumentos públicos.

Registre-se, em adição, no que concerne à técnica legislativa, que o texto do projeto se encontra igualmente de acordo com as normas estabelecidas pela Lei Complementar nº 95, de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

Quanto ao mérito, a proposição merece prosperar.

Neife Abrahão, nascido no município de Três Lagoas, no dia 21 de agosto de 1929, realizou intenso e inspirador trabalho em prol da comunidade mato-grossense.

Sua trajetória foi marcada por sua atuação como médico dos ferroviários e na exploração da atividade pecuária, função para a qual se dedicou por mais de 50 anos, em propriedade rural bastante próxima do anel viário objeto da presente proposição legislativa.

Abrahão é reconhecido como a grande figura de destaque da região, seja na área da medicina, exercendo a missão de médico de família, seja na atividade econômica, como importante pecuarista gerador de emprego e renda.

A homenagem que esta Casa presta ao batizar o anel viário de Três Lagoas com o seu nome será um tributo às suas valiosas contribuições ao estado e uma forma de criar uma lembrança permanente de seu trabalho em prol do povo de Mato Grosso.

Dessa forma, revela-se justo e meritório o reconhecimento veiculado na presente proposição.

Voto.

Diante do exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei 4.217, de 2024, com homenagens à Senadora Tereza Cristina pela iniciativa de homenagear um grande brasileiro que deu grandes contribuições ao Estado do Mato Grosso e ao Brasil.

É o voto, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - A matéria está em discussão. (*Pausa.*)

Não havendo quem queira discuti-la, encerro a discussão.

Submeto o Projeto de Lei 4.207, de autoria da nossa querida Líder da minha bancada, da Bancada do Progressista, Senadora Tereza Cristina, e muito bem relatado pelo nosso Presidente, Senador Marcos Rogério, coloco em votação.

A votação será nominal, por isso, os Senadores que votam com o Relator votam "sim".

Os Srs. Senadores já podem votar.

(*Procede-se à votação.*)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Se houver Senadores em outras Comissões, como por exemplo a Comissão de Educação, a Comissão do Meio Ambiente e outras que têm reunião agora pela manhã, eu sugiro que a Secretaria diligencie no sentido de obtermos o quórum o mais rapidamente possível.

Aproveito para reiterar os cumprimentos tanto ao Relator quanto à minha querida amiga e Líder, Senadora Tereza Cristina. *(Pausa.)*

Senador Jayme Campos estava aqui há pouco.

Chegou há pouco aqui. *(Pausa.)*

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Estamos aqui aguardando que se consiga o quórum.

Consulto a nossa Senadora Tereza Cristina se ela quer fazer alguma observação complementar, uma vez que o projeto é de sua autoria.

A SRA. TEREZA CRISTINA (Bloco Parlamentar Aliança/PP - MS. Pela ordem.) - Bom, eu quero agradecer e dizer da importância do nome para essa rotatória, Anel Viário Dr. Neife Abrahão, que possibilitou o entroncamento das estradas em Três Lagoas que passaram pela sua propriedade.

Então, nada mais do que uma justa homenagem a um homem que teve sua vida e seu trabalho dedicados ao meu Estado Mato Grosso do Sul, e seus filhos lá ainda vivem.

Era isso.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - O mais da biografia do Dr. Neife Abrahão, o Senador Marcos Rogério se desincumbiu muito bem para enaltecer o seu papel comunitário e como médico, o que coroa o projeto apresentado por V. Exa.

A SRA. TEREZA CRISTINA (Bloco Parlamentar Aliança/PP - MS) - Agradeço ao Relator ter relatado tão bem o projeto.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Senador Jayme Campos, estamos todos na torcida aqui pelo seu voto.

V. Exa. conseguiu aperfeiçoar o número 11. É muito difícil isso. *(Risos.)*

Veja bem: a Senadora Tereza Cristina foi a número 11, que é o número perfeito.

O senhor é o melhor reserva dessa seleção: é o número 12.

Solicito à Secretaria que faça a apuração dos votos.

Está encerrada a votação.

Vou proclamar o resultado.

(Procede-se à apuração.)

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Onze, como disse a todos, é o número perfeito.

Onze votos SIM.

Não pude votar.

Então, está aprovado, por unanimidade, o relatório do Senador Marcos Rogério e a iniciativa da Senadora Tereza Cristina. Congratulo-me com a comunidade e devolvo, sem nenhum ônus e sem nenhum prejuízo, a Presidência a V. Exa.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Obrigado, Amin.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Sr. Presidente...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Senador Jayme Campos.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Pela ordem.) - Eu gostaria de fazer uma indagação ao senhor.

Aqui, está sendo concluído o trabalho de hoje em relação aos projetos que estão sendo encaminhados.

Agora, vai ter uma audiência pública?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Uma audiência pública.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Uma audiência pública com o pessoal da Anac e do Ministério dos Portos.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Que bom.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - V. Exa. é muito bem-vindo.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Com certeza. Vou votar em outra Comissão e já voltarei para fazer algumas indagações.

Com certeza, esta audiência será muito importante para dirimir o que está acontecendo no transporte aéreo brasileiro.

Parece-me que esta audiência tem relação com o acidente que aconteceu com a antiga Passaredo. Não é isso?

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Passaredo.

É isso. Exatamente.

Obrigado, Senador Jayme Campos.

Vamos passar à segunda parte da nossa reunião, que trata da audiência pública, com os convidados que já se encontram nesta sala de reuniões.

Esta parte destina-se à realização da audiência pública com o objetivo de prestar esclarecimentos sobre a alteração unilateral na cobrança de tarifas de armazenagem, remoção e capatazia sobre cargas importadas e exportadas realizadas por concessionárias aeroportuárias sem anuência da Anac e do Ministério dos Portos e Aeroportos e para discutir a suspensão dos voos da Voepass pela Anac, em atenção ao Requerimento nº 7, de 2025, de autoria do Senador Esperidião Amin, e ao Requerimento nº 8, de 2025, de autoria do Senador Sergio Moro.

Convido, para tomar lugar à mesa, o seguinte convidado: Daniel Ramos Longo, Diretor do Departamento de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias, da Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério de Portos e Aeroportos.

Convido Roberto José Silveira Honorato, Diretor-Presidente Substituto da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Convido Bruno Diniz Del Bel, Superintendente de Padrões Operacionais da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Convido Renan Essucy Gomes Brandão, Superintendente de Regulação Econômica de Aeroportos da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Convido Gilberto de Souza Leal Junior, Secretário de Governo de Joinville. Muito bem-vindo.

Convido Diego Machado, Presidente da Câmara de Vereadores de Joinville.

Antes de passar a palavra aos nossos convidados, eu comunico que esta reunião será interativa, transmitida ao vivo e aberta à participação dos interessados por meio do Portal e-Cidadania, na internet, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania, ou pelo telefone 0800 0612211. O relatório completo, com todas as manifestações, estará disponível no portal, assim como as apresentações que forem utilizadas pelos expositores.

Na exposição inicial, cada convidado poderá fazer uso da palavra... Como nós estamos com um número um pouco maior, eu faria aqui uma exposição dos que estão na mesa, depois os demais terão oportunidade de se manifestar nos questionamentos e tal. Pela Anac, falaria o Diretor-Geral, no tempo de dez minutos, e, pelo ministério, o representante do ministério, pelo prazo também de dez minutos. E aí nós temos os representantes lá de Joinville, os quais eu indago se, nesse primeiro momento, querem fazer uso da palavra livre ou só depois na parte de interação.

E aí, se o Senador Amin e o Senador Sergio Moro me permitem... Nós temos dois requerimentos que estão orientando os trabalhos desta audiência pública no dia de hoje. Um diz respeito, mais especificamente, à questão da decisão mais recente da Agência Nacional de Aviação Civil que tratou da suspensão da Voepass. Eu, na semana passada, tive oportunidade de receber o Presidente da agência e já me adiantei até em relação a alguns aspectos desse assunto. Acho que é um assunto importante e, em face do requerimento do Ministro Sergio Moro, nós chamamos esta audiência pública.

Até para que não haja aqui a perda da objetividade em relação às tratativas que serão feitas, porque são temas um pouco diferentes, nesse primeiro momento, Ministro Sergio Moro, a gente focaria mais com relação aos temas de V. Exa., e aí, caso queira inclusive ocupar a Presidência para fazer os questionamentos, eu cedo a Presidência a V. Exa. para fazer o encaminhamento em relação à agência de aviação. Eu continuarei na sessão participando, mas, por ser um assunto que V.

Exa. trouxe a esta Comissão, eu faria dessa maneira. E, na sequência, a gente faria, no segundo momento, o tema que diz respeito a Santa Catarina e o tema da logística trazido aqui pelo Senador Esperidião Amin.

Mas, nesse primeiro momento, eu abro a palavra aos nossos convidados para fazerem uso da palavra pelo prazo regimental de dez minutos, ouvindo o Dr. Roberto José Silveira...

Vou começar com o doutor... faz as honras da Casa...

Seria o Daniel, mas o Daniel está... Como ele vem pelo Executivo, vou deixar para depois.

Roberto José Silveira, fique à vontade para tratar do assunto.

Esse primeiro assunto será em relação à questão da agência, mas, na primeira fala, se quiser fazer, essa fala é livre, e, depois, tem os questionamentos.

Ou prefere falar ao final? (*Pausa.*)

O.k.

Então, vamos focar, vamos fazer dessa forma.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não, Senador.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Pela ordem.) - Só como sugestão...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Se o Diretor-Geral...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Isso.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... ou se o representante da SAC (Secretaria Nacional de Aviação Civil) pudesse, acho que eles otimizariam o tempo abordando primeiro o assunto...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Isso.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... da Voepass e, no caso do ministério, inclusive, porque vai se retirar, talvez...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Não, ele vai permanecer.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Poderia abordar os dois assuntos.

Facilitaria, acho, tanto para o Senador Sergio Moro quanto para mim, se acharem que é possível. Caso contrário, vamos nos ater ao assunto da Voepass, porque eu considero que essa permuta é cabível.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Perfeito.

Então, o encaminhamento é no sentido de a gente dividir em duas etapas para a gente não misturar os assuntos.

Então, com a palavra, o Diretor-Geral da Agência de Aviação Civil, o Dr. Roberto Honorato.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO (Para expor.) - Muito obrigado, Exmo. Sr. Senador Marcos Rogério.

Cumprimento os demais Senadores em nome dos Exmos. Senadores Sr. Esperidião Amin e Sr. Sergio Moro, que fizeram um pedido para que a gente pudesse vir aqui falar sobre esses dois assuntos tão importantes.

Vamos começar aqui sobre a questão da Voepass.

Então, na semana passada, na segunda-feira, a Anac tomou a decisão pela suspensão das operações da Voepass.

O sistema regulatório da aviação civil é bastante complexo, diz-se que a regulação da aviação civil é das mais rigorosas e mais complexas de todas as atividades industriais que a gente possa pensar.

Existe uma lógica de se efetuar a certificação, a regulamentação e a certificação, e a fiscalização baseada em risco, de uma maneira crescente - onde há mais risco, maior o esforço de toda a agência para que todas as funções aconteçam da maneira apropriada.

É importante também citar que, na aviação, os sistemas buscam sempre várias barreiras para que se impeça o acontecimento de acidentes.

Só dando um exemplo bem genérico, a falha de um sistema da aeronave pode ter como mitigação um procedimento que o piloto vai percorrer. Muitas vezes esse procedimento deve ser um item de memória, o piloto deve conhecê-lo e executá-lo imediatamente sem precisar olhar em nenhum outro documento. O contrário também pode acontecer, uma falha que eventualmente o piloto possa incorrer, o sistema da aeronave pode fazer indicações ou pode tomar mitigações para que um grande acidente não aconteça.

Ao longo das décadas houve uma evolução dos sistemas regulatórios. Naturalmente, no início da indústria, toda a lógica em cima de controle daquele equipamento, daquela peça que estava sendo produzida ou daquele momento, daquele voo, se as condições estavam somente ali perfeitas. Com o tempo a regulação começou a adotar sistemas de gestão que são essenciais. Não são tão recentes, eu diria coisa de 15 anos talvez - se a gente olhar a aviação em perspectiva, não é tanto tempo, mas existem alguns sistemas. Esses sistemas são processos, são procedimentos, são controles que a empresa deve desempenhar.

Não estou me referindo aqui a sistemas de tecnologia de informação, a *software*, muito embora esse sistema de gestão possa lançar mão deles para poder desempenhar seu melhor benefício.

Em especial, eu queria destacar dois sistemas. Um sistema conhecido amplamente no setor como SGSO é o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional; outro sistema, conhecido como Sasc, é um sistema de controle que visa a aeronavegabilidade. Esses dois sistemas têm alguns pilares que são bastante similares. Eles visam, procuram que a empresa, no seu dia a dia, através do seu pessoal próprio, consiga identificar deficiências e propor ou compor soluções para essas deficiências e também, depois, monitorá-las.

Isso é muito importante eu destacar aqui porque é uma evolução muito grande em relação a uma organização simples que desempenha uma atividade de indústria simples. Como todos sabem, o dia a dia de uma empresa, de uma linha aérea, envolve segurança, e não é viável que o regulador ou que alguma outra fonte externa possa estar ali acompanhando todo aquele dia a dia. Isso é algo que não é viável. Então, estes sistemas vêm trazer uma maturidade para que se possa confiar que os sistemas da empresa vão identificar falhas e propor soluções.

Como todos sabem, ocorreu um acidente em agosto do ano passado e, após o acidente, a organização... Isto é um clássico também da aviação. Sobre uma empresa aérea, quando acontece um acidente, ocorre uma pressão muito grande, natural, daquele furacão que se faz em torno da empresa e de todos os seus funcionários. Além da tragédia em si, dos passageiros que eventualmente faleceram naquela catástrofe, também funcionários da empresa podem ter ido a óbito naquele evento. Então, são colegas, são companheiros ali que, eventualmente, pouco tempo antes do acidente, tiveram contato com os funcionários da empresa. É um momento de atenção para todos, para a empresa e também para o órgão regulador.

Após o acontecimento do acidente, a fiscalização da agência cobre todas as linhas aéreas. Como eu disse, a fiscalização segue um parâmetro de complexidade das operações ou da criticidade, baseada em risco. Então, como é de se esperar, as linhas aéreas, que são os entes que transportam o maior número de passageiros, são as entidades que têm maior presença da agência naturalmente, no dia a dia, naquela fiscalização que acontece programada e às vezes inopinada, recorrentemente, mas, após o acidente, nós decidimos realizar uma operação assistida.

O que é essa operação assistida? É uma presença maior dos servidores da Anac no dia a dia da empresa por um período determinado. Aí, realmente, os servidores fazem uma espécie de auditoria, mas acompanham a operação, acompanham a organização da empresa, acompanham todas as aeronaves, acompanham alguns voos, muitas vezes a rota do dia inteiro. Parte de uma cidade, vai e recebe a aeronave na outra cidade, e assim segue.

O objetivo principal dessa operação foi de acompanhar o pós-acidente, como eu falei. Dessa operação assistida, algumas não conformidades foram identificadas e corrigidas durante a própria auditoria. Nós propusemos também algumas medidas cautelares.

A gente propôs que a empresa tivesse um tempo maior de solo para que, na eventualidade de uma manutenção, pudesse ser tratada. A empresa voluntariamente ofereceu como solução para isso a disponibilização de duas aeronaves reserva, ou seja, se uma aeronave tivesse alguma questão que precisasse ser investigada durante uma parada do dia, poderia ser usada uma aeronave reserva e se teria mais tempo para identificar ou para pesquisar as partes. Também a Anac propôs a redução de rotas - obviamente perdeu uma aeronave no acidente - e também a troca de algumas pessoas em sua organização. Essa regulação, acho que é importante falar, identifica cargos na instituição que precisam ser apresentados para a Anac, que são as principais pessoas em termos de responsabilidade, além de todos os requisitos técnicos que devem ser implementados. Então, algumas pessoas nós recomendamos que fossem trocadas. Isso aconteceu então em setembro e o resultado foi em agosto. Essas medidas cautelares foram propostas em outubro.

E aí, naquela época, já era prevista uma segunda rodada dessa operação assistida. Durante outubro e fevereiro, nós continuamos o acompanhamento da empresa, e, em fevereiro, mais uma vez, foi realizada a operação assistida com essa maior presença dos nossos servidores lá na empresa. E o que constatamos, nessa segunda operação, foi uma degradação dos sistemas de gestão de segurança, que eu citei mais no início da minha fala - uma degradação em relação àquela operação assistida em outubro -, e também algumas das medidas cautelares que tinham sido colocadas nós não identificamos que estavam sendo atendidas.

Então, por conta principalmente dessas duas questões, obviamente, se há uma degradação do sistema de gestão da segurança operacional, há também uma quebra de confiança da Anac no sistema de gestão da empresa. Aquele sistema que a gente espera que fique lá como um cão, um *watchdog*, olhando o tempo todo ali a operação da empresa, identificando deficiências. Então, por esse motivo, por uma condição sistêmica - nós somos perguntados com relação a isso -, havia um ponto específico da operação de uma aeronave, de um equipamento técnico, de um procedimento ou de um piloto?

(Soa a campanha.)

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Estou encaminhando para finalizar. Obrigado.

Não, não existia um ponto principal. Se houvesse um defeito na aeronave, a aeronave seria suspensa, como foi feito diversas vezes e é feito com os diversos operadores na aviação civil, quando se encontra essa situação. Se um piloto, por exemplo, não está com o treinamento adequado, a Anac pode suspendê-lo. Isso é o dia a dia. Mas a medida de suspensão de todos os voos da empresa ocorreu por uma visão de que o sistema da empresa não mais refletia segurança ou confiança dos servidores da Anac.

Bem, eu acho que...

A gente sabe da questão econômica da empresa e acho que é importante citar, não é? De fato, após o acontecimento do acidente, a empresa, em termos da própria operação, foi sendo reduzida naturalmente, não é? Só para exemplificar isso que acabei de dizer, antes do acidente, a empresa tinha em média 1,8 mil voos por mês, e foram reduzidos a 1,1 mil, em fevereiro agora, não é? Estava em 1,1 mil na média, mas, em fevereiro, a empresa estava efetuando 969 voos. Houve uma redução, em termos de aeroportos também atendidos, de 33 para 16. Então, estava acontecendo uma diminuição da própria atuação da empresa. Também foi tornada pública a retomada de algumas aeronaves, inclusive da capacidade ali de duas aeronaves que estavam sendo usadas como aeronaves reservas. Também foi a público que a empresa está em processo de recuperação judicial.

No entanto, já adiantando alguma pergunta nesse sentido, não há um diagnóstico de que a situação econômica estava afetando as operações. A operação da Voepass até o dia da suspensão, na operação individual, estava com as aeronaves com os seus certificados de aeronavegabilidade válidos e com pilotos com licenças válidas também. O nosso contexto foi um contexto de sistema, de sistema de gestão de segurança no qual, como eu disse, houve uma degradação.

Eu também queria falar que não existe uma relação direta com o acidente. O acidente está em investigação, o relatório de investigação do acidente é condição *sine qua non* para que a gente associe ou entenda como é que as coisas estão relacionadas. Como todos sabem, a investigação do acidente é desenvolvida pelo centro nacional de prevenção de acidentes, o Cenipa. Normalmente ela acontece em torno de um ano após o acidente e vários fatores vão ser identificados. O acidente na aviação nunca é por um único fator. Por conta de todo esse modelo regulatório que nós temos...

(Soa a campanha.)

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - ... normalmente têm-se vários fatores que, em um momento ali, se alinham para que aconteça o acidente.

Também é importante falar que não é uma punição por conta do acidente, ele é um reflexo de uma supervisão que aconteceu após o acidente.

Queria falar também que existem alguns processos sancionadores em andamento para a empresa. Eventualmente outros podem ser abertos, a depender do que se encontrar agora.

Outro aspecto importante, já correndo aqui para finalizar: a nossa medida de suspensão cautelar não vem com um prazo para que seja removida. O que ela traz são medidas que a empresa deve tomar para que os seus sistemas sejam retomados e, uma vez que a empresa comprove, a suspensão cautelar pode ser suspensa, pode ser retirada.

Bem, eu acho que...

O SR. PRESIDENTE (Sergio Moro. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR) - Eu agradeço as explicações.

Só para colocar uma questão aqui de problematização, que creio que é nisso que nós, Senadores, estamos especificamente interessados: houve esse acidente, morreram essas 62 pessoas, e algumas revelações da época e mesmo revelações

posteriores apontam, sinalizam para uma certa precariedade das operações da Voepass, que resultaram inclusive na suspensão agora feita pela Anac. Mas a grande questão é que... A grande pergunta que se quer fazer é se esses elementos de degradação já não estavam anteriores a essa precariedade - e a ocorrência do acidente sugere que sim - e por que a Anac, a fiscalização da Anac, não detectou esses fatores anteriormente a esse acontecimento. É claro que sabemos que a fiscalização de uma agência regulatória está longe de ser perfeita, porque não existe uma onisciência, mas a grande indagação é esta: será que esses elementos não estavam antes presentes? E por que a suspensão foi feita só agora?

É claro que ninguém quer que uma companhia tenha suspensão das suas atividades, é ruim para a aviação, é ruim para os passageiros, mas a preocupação fundamental é a segurança da aviação, não pode a companhia voar naquelas condições. E isso tem sido, inclusive, objeto de várias matérias jornalísticas, já apontando até afirmações, como foi na última semana, de funcionários da Voepass de uma situação precária anteriormente.

Então, o que eu pediria para os próximos diretores a serem ouvidos, e talvez numa complementação depois de V. Sa., é que esses aspectos específicos fossem apontados. A própria questão da degradação do sistema de gestão de segurança, que foi mencionada, foi vista só agora, depois do acidente, se já não tinha essa degradação anterior ou se foi algo que surgiu, e o que significa exatamente essa degradação superveniente, ou se foi uma percepção da Anac superveniente sobre esses mesmos problemas. O interesse também desta Comissão é que esses tipos de situação não ocorram novamente e que esses problemas possam ser identificados no momento anterior à ocorrência dos acidentes. Então, se fosse possível, pediria para os diretores abordarem especificamente essas questões, que é o que nós queremos, esse esclarecimento.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO (Para expor.) - O.k., perfeito, Senador.

Bem, a empresa...

O SR. PRESIDENTE (Sergio Moro. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR) - Eu vou conceder cinco minutos para complementação.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Está o.k.

A empresa estava sob vigilância da Anac mesmo antes do acidente e não havia naquele momento um diagnóstico como o que a gente obteve agora em fevereiro. Em setembro e outubro, com a operação assistida, a primeira rodada, também não chegamos ao diagnóstico de que o sistema de gestão dela estava com deficiências que justificassem uma suspensão. A degradação que eu disse é em relação a outubro; de outubro para cá houve uma degradação.

O que exatamente é esperado desse sistema? A capacidade de a empresa encontrar deficiências em sua operação e tomar as medidas necessárias. Então, na auditoria, os servidores envolvidos no dia a dia da empresa identificaram deficiências que a empresa deveria ter localizado, colocaram, obviamente foi tratado ali no momento, mas era esperado que tivesse sido feito antes que a Anac identificasse. Esse é o ponto. Na intensiva que foi feita em setembro e outubro do ano passado, essa condição não existia.

O SR. PRESIDENTE (Sergio Moro. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR) - Vamos seguir a ordem então.

Tem aqui o Sr. Roberto, que mencionou. Tem alguma ordem de preferência o pessoal da Anac para a exposição? O senhor que reportou mais, quer complementar? Então vou passar.. Tem dez minutos então, doutor.

O SR. BRUNO DINIZ DEL BEL (Para expor.) - O.k., Senador, obrigado.

Só para complementar a resposta do Diretor Honorato, acho que o ponto principal é este: a gente tem estabelecido na agência um processo de vigilância continuada, que é baseado em desempenho e em risco, e a gente já roda esse processo há bastante tempo. É um processo aplicado internacionalmente também, a gente participa de diversos fóruns internacionais de discussão de boas práticas, e os nossos processos estão bastante alinhados com as agências reguladoras, e as autoridades de aviação civil ao redor do mundo, que são as nossas referências, também aplicam. E nesse processo a gente está em constante supervisão desses operadores aéreos. Então, assim, todos os dias, em todos os momentos, a gente tem pilotos da agência nas cabines dos aviões, a gente tem engenheiros mecânicos no solo, acompanhando a operação, identificando se todos os processos de controle, como o Diretor Honorato colocou, estão sendo bem executados; e, no caso de haver alguma discrepância, algum registro que esteja ausente, algum procedimento que não tenha sido feito, nós tomamos as ações imediatamente durante essas operações. Então, a gente vem aplicando isso, já há bastante tempo, em todas as empresas, incluindo na Voepass.

A gente tem um processo também de gerenciamento do nosso recurso. A gente aplica os recursos onde a gente enxerga que existem maiores oportunidades de melhoria de a gente agregar na segurança do voo. E é comum, durante essas nossas fiscalizações, que sejam encontradas discrepâncias, e a gente informa para a empresa, discute com a empresa, eles propõem um plano de ação corretiva e a gente acompanha a execução desse plano de ação corretiva. E o que a gente espera é que

a empresa seja capaz de aplicar ação corretiva e demonstrar a efetividade desses planos. Como? Com a correção daquela não conformidade e o ajuste dos processos internos e dos controles para que aquilo não volte a acontecer.

No caso específico da Voepass, a gente vem acompanhando com bastante atenção aquelas denúncias que apareceram na época do acidente. A gente já as tinha recebido e já tinha apurado 100% delas, e a empresa estava sendo capaz de demonstrar que ela identificava e corrigia os problemas. Por mais que até tivessem alguns problemas que vinham mais a público, ela estava sendo capaz de corrigir esses problemas. O principal ponto, após o acidente, que levou a gente a detectar essa degradação no sistema foi que a empresa não mais estava sendo capaz de demonstrar a execução desses planos de ação corretiva e a identificação dos problemas, que são as bases, os elementos do sistema de gerenciamento da segurança operacional do sistema de análise e supervisão continuada, que estão mais relacionados à manutenção da navegabilidade das aeronaves.

Então, por esse motivo é que, agora em fevereiro, a gente identificou que a empresa, não tendo mais, mesmo após todas as mitigações, o plano de ação corretiva que a gente acertou lá em outubro, não estava sendo capaz de demonstrar essa efetividade dos planos de ação.

E um ponto que eu queria ressaltar também é que, nessa suspensão - a gente suspendeu as operações da empresa por completo -, não tinha um ponto específico, como uma aeronave que estava com alguma manutenção mais problemática, porque, se a gente tivesse identificado isso, a gente teria agido pontualmente naquela aeronave, cancelado o voo, enfim. A nossa regulação para empresas de transporte aéreo regular, como a Voepass, é extremamente alta, o padrão é extremamente alto - de qualidade, de segurança operacional. E quando a gente vê que esses pilares não estão sendo cumpridos, a gente toma ações como esta da suspensão do COA, para que a empresa possa se concentrar na resolução desses problemas e voltar a demonstrar para a gente que tem essa capacidade de fazer essa supervisão e a correção dos problemas.

Acho que era isso que eu gostaria de complementar.

E eu continuo à disposição para eventuais perguntas.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Presidente, pela ordem aqui, é o Senador Jayme.

O SR. PRESIDENTE (Sergio Moro. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR) - Sim.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - V. Exa. me permite uma pequena intervenção?

O SR. PRESIDENTE (Sergio Moro. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR) - É claro.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Democraticamente?

O SR. PRESIDENTE (Sergio Moro. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR) - Sim.

O SR. JAYME CAMPOS (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT. Para interpelar.) - Eu não sei se os senhores da Anac aqui assistiram - foi ontem, se não me falha a memória -, em um canal de televisão, a um funcionário da Voepass fazendo uma declaração, dizendo que, já há algum tempo, uma aeronave estava sendo "canibalizada", ou seja, estavam tirando peça daquela aeronave lá e colocando para repor naturalmente onde estava com o defeito nessa aeronave que estava fazendo os voos.

Eu imagino que a Anac já tinha conhecimento disso aí. Era um ou eram dois aviões. Inclusive, um estava coberto com uma lona branca. Os senhores tiveram oportunidade, quem fez a fiscalização, de ver. Estavam "canibalizando" aquele avião, tirando peça e repondo.

Eu acho, com todo o respeito, Presidente, que houve uma falha da Anac.

V. Sas., com certeza, através da fiscalização, estavam já fazendo vigia monitorada à medida que estavam "canibalizando", para não comprar peça, tirando lá e colocando aqui. Não são todas as peças, muitas vezes, em um avião que está parado, que podem ser aproveitadas, até porque muitas peças têm uma vida. Dependendo da aeronave, é vida, tempo. Não adianta, porque você tem que trocar a peça. Não adianta você querer recauchutá-la ou coisa parecida.

Nesse caso, há denúncia de um dos mecânicos. Até ele se emocionou, chorou. Ele já sabia que a tragédia ia acontecer quando você tira a peça velha daqui e coloca no avião lá.

Eu faço essa observação.

Nós estamos aqui, claro, ouvindo os senhores, com as providências que serão tomadas, que estão sendo tomadas. Eu acho que é louvável a atitude de vocês.

Lamentavelmente, o senhor me disse, há pouca hora, que, até hoje, o Cenipa, que está fazendo a vistoria, que está fazendo a investigação, melhor dizendo, não apurou nada. Foi por livre e competente atribuição de V. Sas. a suspensão, em boa hora. Essa empresa está falida, literalmente, Sergio.

Eu vejo, lá no Mato Grosso, alguns táxis aéreos amarrados até com um arame. O que pode acontecer? Tragédia.

Era só essa observação a fazer, até porque me tocaram profundamente, ontem, as palavras daquele mecânico lá, que, emocionado, chorou, dizendo "olha, já estava mais ou menos previsto o que ia acontecer". Infelizmente, não é?

O SR. PRESIDENTE (Sergio Moro. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR) - Só antes de responder... Ele responde ou permite que faça um questionamento adicional o Senador Esperidião Amin?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Sergio Moro. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR) - Toda essa questão dessa degradação, a percepção que tem a opinião pública é de que ela precedeu a queda e não foi detectada.

Até uma pergunta, se me permite também agregar, ao Diretor Substituto da Anac é se a Anac está fazendo também uma revisão dos procedimentos dela, se ela não tem também a percepção de que, apesar das boas intenções, tem também que aprimorar o seu sistema de fiscalização.

O SR. ESPERIDIÃO AMIN (Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC. Para interpelar.) - Presidente, é nesse sentido que eu quero trazer aqui uma contribuição.

Não sou juiz, nem quero me arvorar a tal condição, mas pelo que o Senador Jayme Campos fez, por trazer aqui, me permite fazer uma complementação.

Há uma matéria publicada há dez minutos, no *GI*, sobre a sequência de multas aplicadas pela Anac à empresa: 2014, R \$45,8 mil; 2016, R\$224 mil; 2019, R\$694 mil; 2020, R\$740 mil; 2021, R\$769 mil. Total: R\$4,4 milhões de multa. Eu não sei o que significam essas multas, mas sei que a empresa pagou apenas 2,4% das multas.

Então, além de pedir uma explicação sobre isto, eu sugiro que, daqui para frente, haja transparência. Ou seja, que a... Não sei se a Anac publica dizendo: "Olha, nós multamos a empresa X". Eu, como usuário... Ou seja, a publicização da multa e da natureza da multa. Quem conhece um pouquinho de voo pode ser uma questão de gestão, de direito do consumidor e pode ser uma questão técnica, porque aí a coisa fica mais comprometedor, digamos assim. Mas vai ao encontro do que o nosso querido Senador Jayme Campos aqui aventou.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Sergio Moro. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR) - Vou passar a presença, rapidamente, aqui, para o Senador Jayme Campos. Tenho que ir a uma Comissão e já volto.

Mas uma questão que seria interessante saber é quais são as causas, realmente, dessas multas e se têm a ver também com a degradação do sistema de segurança.

O SR. PRESIDENTE (Jayme Campos. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Por favor, José. O José Silveira tem direito à resposta sobre as indagações feitas pelo ilustre Senador Amin.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO (Para expor.) - Muito obrigado.

Deixe-me começar pela manifestação do Senador Esperidião Amin. Anotada a sugestão para que a gente publicize as multas. É importante eu dizer aqui o seguinte: as multas da Anac são administrativas. Quando a Anac emite uma multa, lavra um auto de infração que depois chega a culminar numa multa, não é por isso que a condição de voo de risco está existente. Quando há uma condição de risco existente, a Anac para a aeronave, para o piloto, para a empresa, se for o caso. A multa é porque houve um deslize da empresa, ela não cumpriu algum requisito que, por regulamento, é demandado que ela cumpra. Então, acho que esse é o cenário de multas. É comum a Anac emitir multas quando encontra uma situação de deslize. Mesmo que ela tenha acontecido no passado - já foi solucionada -, ao tomar conhecimento, a Anac tem, por dever, que abrir um processo para apurar aquela situação que estava acontecendo.

Eu queria falar também sobre a questão da "canibalização". O termo canibalização nesse contexto pode ter diferentes conotações, acho que é importante eu citar. E a própria matéria que saiu no domingo diz que, em algumas situações, é possível que aconteça a utilização de peças. Uma das razões pela qual eu falei que o sistema de regulação da aviação é extremamente complexo e se torna bastante pesado é porque existe o controle no nível do componente. Os componentes são controlados por números, que especificam qual é a peça, e por números de série, muitos deles. Muitos componentes são marcados como componentes que precisam de um acompanhamento sobre o tempo de uso, o tempo de vida limite,

e devem ser trocados, muitas vezes, pelo tempo de uso, mesmo que estejam em boa condição. Então, há uma regulação bastante pesada em cima disso.

A utilização de peças usadas em uma aeronave que vai operar é possível quando está bem registrada, ou seja, quando se sabe de onde aquela peça veio, qual é o histórico dela, quantas horas ela já foi operada, quando se sabe que ela não tem nenhuma tarefa de manutenção demandada, enfim, sabe-se o histórico daquele componente.

Também, o operador tem os registros de que aquele componente atinge, alcança as características que ele precisa ter, ou seja, a peça tem que, sabidamente, ser uma peça boa e tem que ser registrada. Quando uma peça sai de uma aeronave para ir para outra, é registrado na documentação da aeronave de onde ela foi retirada e que ela foi retirada; na aeronave que a recebeu, que ela foi recebida; e, quando ela volta, também o mesmo controle é feito.

A Anac tinha conhecimento de aeronaves que estavam em Check C, que é uma das manutenções mais complexas que a aeronave tem, e é comum que, quando a aeronave está parada - normalmente é por um tempo grande de manutenção -, a empresa utilize a peça que está numa aeronave que está em Check C. Então, era sabido isso, e dentro desse controle... Obviamente, a gente vai apurar aquela denúncia que surgiu agora no fim de semana, mas, dentro desse critério que eu falei para vocês, o termo "canibalização" não seria uma irregularidade - eu nem usaria "canibalização", eu diria que está sendo pegada uma peça de uma aeronave, uma peça boa de uma aeronave, para ser usada com todo o registro e com a rastreabilidade que é necessária.

O SR. PRESIDENTE (Jayme Campos. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Vamos prosseguir aqui. Vou dar a palavra aqui para o Dr. Renan Gomes Brandão, também, porque ele não fez uso da palavra. Já fez?

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO (*Fora do microfone.*) - Para esse assunto...

O SR. PRESIDENTE (Jayme Campos. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Não, isso você já falou.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO (*Fora do microfone.*) - É para o outro assunto...

O SR. PRESIDENTE (Jayme Campos. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Não...

O SR. RENAN ESSUCY GOMES BRANDÃO (*Fora do microfone.*) - É o assunto de Joinville.

O SR. PRESIDENTE (Jayme Campos. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Esse é outro assunto, então. Da Anac, quem está aqui?

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO (*Fora do microfone.*) - Da Anac, eu e...

O SR. PRESIDENTE (Jayme Campos. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - E o superintendente.

O SR. RENAN ESSUCY GOMES BRANDÃO (*Fora do microfone.*) - Isso.

O SR. PRESIDENTE (Jayme Campos. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Só vocês dois? Aos demais, depois, é o Senador Amin quem vai fazer as indagações, não é isso?

Então, vamos prosseguir.

V. Exa. quer fazer alguma indagação?

O SR. ASTRONAUTA MARCOS PONTES (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - SP. Pela ordem.) - Obrigado, Presidente, bom dia. Bom dia a todos, um abraço. Bom dia a todos os membros da Anac conosco.

Eu queria só colocar alguns pontos, não é bem uma pergunta. Pelo fato de ter ficado no sistema de segurança de voo por praticamente 30 anos, trabalhando com investigação e prevenção de acidentes, certamente a gente acompanha, por causa disso, durante as investigações, basicamente todos os procedimentos que são feitos, seja pela aviação militar, seja pela aviação civil, e como são feitos esses procedimentos. Eu só quero colocar alguns pontos importantes de se lembrar e que já foram citados, inclusive, aqui, pela Anac.

Em aviação, o trabalho é feito completamente apoiado por normas e regulamentos, então, nada que a Anac faz, ou nada que a Força Aérea faz, dentro da sua manutenção ou operação dos aviões, é feito aleatoriamente ou por suposição, tudo é feito com base nos regulamentos. Cada um dos *steps*, cada um dos passos que a Anac faz é baseado nisso, no *approach* com as empresas ou com os aeroportos ou com qualquer tipo de entidade que faça parte do sistema. Dentro desse contexto... Ou seja, não existe margem, mesmo, aí no caso, de trocar, de usar peças de outras aeronaves; tudo isso aí é rastreado, é feito de acordo com o regulamento. Então, não tem dúvida com relação a isso.

O que acontece, muitas vezes, é a capacidade de pessoal para acompanhar o que acontece - depois me confirma ou desconfirma isso -, para acompanhar o trabalho em todas essas empresas, e mesmo em hangares de manutenção da aviação

civil, que são milhares pelo Brasil afora; para acompanhar como isso está sendo feito; se isso está sendo feito; se os registros estão de acordo... Muitas vezes, os erros acontecem dentro da própria manutenção; é o registro que não é feito; é a peça que não é registrada, que saiu de um lugar e foi para outro, é a própria operação que algumas vezes é feita de forma irregular e não é reportada.

Então, eu imagino que esse trabalho de campo - vamos dizer assim - seja a parte com a qual a Anac tenha o maior problema, que é como acompanhar tudo isso acontecendo pelo Brasil afora.

Nós temos aqui também a Frente da Aviação Civil, e eu acho que, logicamente, a gente quer que a operação seja feita com a maior segurança possível - o ideal seria acidente zero; a gente sabe que é um ideal inalcançável, vamos dizer assim; não tem como chegar a isso, infelizmente, como demonstrado pela história -, com o aumento de tecnologias e metodologias, tanto para manutenção dos equipamentos quanto para acompanhamento disso. Agora, com a inteligência artificial e outras tecnologias, eu acredito que isso vai melhorar gradualmente.

É importante esse trabalho que a Anac faz. As multas também são importantes no contexto de seguir e acompanhar o que está sendo feito na empresa em nível administrativo. Muitas vezes a empresa não obedece aos requisitos que deveriam ser obedecidos para que aquilo fosse cumprido, para que algum tipo de procedimento fosse cumprido, e eu acho que isso é necessário e, sem dúvida nenhuma, olhar com cuidado - estou olhando para o Presidente aqui -, os procedimentos, os regulamentos e as normas.

A Anac tem um *compliance* com várias outras, nos Estados Unidos, na Europa, etc., porque, se não fosse assim, a gente não teria capacidade de voar com aviões de fora aqui. Então, isso é feito.

E, sobre os encontros internacionais que existem, é bom a gente levar esses casos para lá, para que a gente possa trabalhar nisso em nível global, porque muitas vezes esses aviões, peças, componentes, etc. são certamente de outros países. Então, é um trabalho a ser feito.

Quando a gente fala de segurança de voo, não é um inquérito para culpar alguém, é um inquérito - vamos dizer assim -, uma investigação, para achar fatores contribuintes para que aquilo não aconteça mais. Eu vejo desse ponto de vista aqui e a gente tem que trabalhar nesse sentido; não é culpar A ou B, mas descobrir quais são os fatores contribuintes, para que a gente melhore a segurança de voo no Brasil e a operacionalidade das nossas empresas.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Jayme Campos. Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - MT) - Agradeço a V. Exa., Senador Marcos Pontes, e convido o ilustre Senador Marcos Rogério para assumir, tendo em vista que tenho um compromisso na outra Comissão.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não, com a palavra o Presidente da Anac.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO (Para expor.) - Muito obrigado, Senador, pelo comentário.

Antes de entrar no objeto de sua fala, um aspecto me veio à mente aqui agora, com relação à questão da pergunta anterior, sobre o uso de peças. É importante dizer que todas aquelas aeronaves são aeronaves em *leasing*, ou seja, o dono é uma empresa que aluga aeronaves para operadores ao redor do mundo e, obviamente, acompanha a sua vida operacional, inclusive essas questões de tirar a peça daqui e colocar ali ele acompanha também.

Então, é só um controle a mais que existe aí e que não é regulatório, mas que contribui também para o todo.

Com relação à fiscalização, obviamente eu posso lhe garantir e garantir aos demais Srs. Senadores aqui que a Anac usa as melhores práticas em nível internacional, se comparado com outras autoridades.

A Anac tem muitas interações com outras autoridades, inclusive acordos que visam à supervisão de organizações de manutenção de linhas aéreas e um diálogo muito amplo com as principais autoridades do mundo.

A expansão da atuação da Anac, que é algo também de nosso interesse, a meu ver, depende praticamente do aumento do quadro de servidores.

A Anac tem atualmente um déficit em relação àquilo que foi escrito em sua lei de formação, um déficit em torno de 400 servidores, que, ao longo desse tempo, não foram... E também temos uma questão de orçamento que reduziu bastante nos últimos dez anos, nós temos 34% do orçamento que recebemos em 2014. Se atualizarmos o valor de 2014, há valor presente somente pela inflação. Muitas das nossas despesas são vinculadas ao dólar, por conta de contratos, etc. Então, é

uma situação do menor patamar de orçamento que nós já tivemos e, com certeza, ampliar a fiscalização é algo que nós gostaríamos muito de fazer, mas o quadro precisaria ter um maior corpo.

Com relação... Eu acho que eu cobri. Muito obrigado pelo comentário.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Pois não.

Eu, antes de passar à próxima fase da audiência pública, farei apenas um questionamento, na verdade, com uma ponderação, Presidente - agradeço muito a sua presença aqui e dos demais superintendentes da agência -: é óbvio que a preocupação de todos nós, a preocupação primeira aqui é a preocupação com a segurança. Ninguém questiona medidas que são adotadas visando à segurança. Eu acho que o quesito segurança é o item mais importante em qualquer discussão dessa natureza.

A fala de V. Sa., quando inicia a exposição aqui, é de que a empresa não foi suspensa, neste momento, em razão de segurança operacional de voo. V. Sa. aponta uma série de situações que deixaram de ser cumpridas, orientações, recomendações que não foram cumpridas, e isso fez com que a agência, então, determinasse a suspensão da Voepass. E nós estamos vivendo, no Brasil - e a minha pergunta é nesse sentido - hoje, quase que um monopólio do sistema de aviação nacional. Nós temos três companhias que, quando você apura efetivamente o modo de operação das companhias, você vê que não tem três companhias independentes operando no Brasil, você tem companhias que se comunicam, que interagem e que têm parcerias, inclusive, econômicas e há, inclusive, movimentos de fusão que tornam esse ambiente ainda mais monopolizado. E aí nós temos uma companhia que, neste momento, é retirada da operação.

Repito, do ponto de vista da segurança, é absolutamente prioritário esse tema; agora, do ponto de vista do interesse do usuário, como ficaram aquelas malhas que eram operadas pela Voepass? Como é que está sendo suprido esse atendimento ao usuário? E, olhando na perspectiva do futuro, como é que a agência vê esse ambiente que nós temos no Brasil que, cada vez mais, é um ambiente sem concorrência, sem disputa, com linhas mal supridas, com rotas mal supridas, com pouca oferta, com preços altíssimos das passagens aéreas no Brasil e o usuário sendo sacrificado?

Então, eu estou associando as duas coisas aqui, para que V. Sa. possa dar uma perspectiva do que aconteceu na prática com relação a essa suspensão, a esses passageiros que tinham passagens compradas, e ao que nós podemos esperar para o futuro em relação à diversificação de oferta, que implicará em qualidade do serviço e menor preço?

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - O.k., muito obrigado.

Em primeiro lugar, desculpe se fiz soar de forma errada, mas o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional e o Sasc, esses sistemas de gestão, que são um dos fatores que nos levaram à decisão pela suspensão, eles se relacionam, sim, pela operação... com a segurança de voo. No entanto, não havia uma questão de segurança...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Risco operacional.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Risco operacional, é, de segurança de voo, enfim, era isso mesmo. Mas, assim, a gente não tinha uma questão de risco pontual que levasse à suspensão, não era esse o caso; é uma questão sistêmica o que eu quis colocar.

Enfim, segurança: sendo mais contundente, a segurança é inegociável e, com certeza, uma vez... A gente sabe da questão de carência do setor aéreo, de empresas para competir e todos os outros pontos que o senhor colocou, no entanto, havendo uma questão de segurança operacional, realmente a Anac deveria atuar, e de fato ela atuou da maneira como deveria, com a suspensão das operações.

A decisão pela suspensão ocorreu no próprio dia, na segunda-feira, então a nossa medida foi tempestiva. Nós rapidamente estabelecemos uma mesa para fazer essa transição e identificamos que, ao final do dia, tínhamos o melhor momento para comunicar essa suspensão, assim que houvesse o pouso da última aeronave daquele dia. Isso é importante porque esse tipo de notícia, se ela alcança durante a operação, pode impactar inclusive na *performance* dos pilotos que estão em operação e de todas as pessoas envolvidas ali. Então, foi dessa forma como a gente fez.

Ato contínuo, nós entramos em contato com a empresa Latam. A Latam foi a empresa que comercializou quase a totalidade dos bilhetes vendidos ou prometidos para transporte pela Voepass, de agora até outubro. Após outubro, ela não tinha muito mais...

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Então, em resumo, não houve prejuízo ao passageiro, é isso que você está dizendo?

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO - Algum prejuízo, sim, mas eu acredito que minimizado, porque a Latam é a responsável frente à Anac, conforme sua legislação, Resolução 400, por honrar todos aqueles compromissos,

então isso foi feito. Obviamente, o primeiro e o segundo voo foram um pouco mais impactados, mas ainda assim houve ali cinco horas para que se pudesse tentar entrar em contato com o número máximo de passageiros.

Enfim, estamos acompanhando também como está sendo feito, foram 30 mil bilhetes, 15 mil em março - 15 mil bilhetes em março. De maneira geral, a gente viu publicamente alguns passageiros demonstrando o impacto negativo que isso teve, mas também não tivemos uma situação um pouco mais complexa de aeroporto, etc. Nesse aspecto, eu acho que a medida fluiu bem, dentro do possível.

Passando para a questão mais ampla do setor, obviamente é uma busca constante da agência por ter mais empresas operando aqui no Brasil. Vários avanços regulatórios em nível legal, em nível regulatório, em nível de procedimentos da agência para melhorar os tempos de resposta da agência foram efetuados, e sempre estamos identificando ações que podem ser tomadas para atrair novos investidores - empresas brasileiras que venham a se apresentar, a postular uma certificação e entrar em operação, mas também empresas estrangeiras que pudessem vir aqui para o Brasil e desenvolver...

Enfim, uma série de medidas já foram discutidas, e é um ponto em que eu acho que o diálogo aqui com a Casa é bastante relevante, acho que a Casa tem bastante propriedade para demonstrar a vontade, o interesse, a seriedade do Brasil em receber novas empresas.

Bem, eu acho que seriam esses os pontos.

O SR. PRESIDENTE (Marcos Rogério. Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - RO) - Agradeço a V. Sa. pelas respostas.

Eu vou assegurar a palavra agora ao Senador Sergio Moro para fazer os seus questionamentos, mas, enquanto isso, eu vou convidar o Senador Amin para vir à mesa para, na sequência, depois das intervenções do Ministro Sergio Moro, já conduzir a segunda parte da audiência, que vai ser em relação a essa questão de Joinville.

Senador Sergio Moro, V. Exa. tem a palavra com toda liberdade.

O SR. SERGIO MORO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR) - Eu agradeço, mais uma vez, Senador Marcos Rogério.

Eu recebi umas contribuições de perguntas do Deputado Federal Nelson Padovani, que é lá de Cascavel. Ele presidiu uma Comissão externa para acompanhar e encaminhou algumas sugestões. E são questões bastante pertinentes. Eu vou tomar a liberdade aqui de repeti-las.

Essa reportagem que teve, no último domingo, no Fantástico, de um ferro-velho de aviões, no qual aeronaves eram desmontadas, canibalizadas, a indagação que é feita é se essa situação era conhecida pela Anac, se essa situação foi informada pela Voepass à Anac e se esse tipo de procedimento é conforme ou não conforme às regras, inclusive de segurança, da própria Anac.

Há uma pergunta aqui ainda: se a Anac entende que houve algum ocultamento dessa situação pela Voepass em relação à Anac, ou seja, a Anac sabia disso, não sabia? Se não sabia, não deveria ter sido informada pela própria Voepass? Qual é a avaliação da Anac sobre essa denúncia que, pelo menos para os leigos que não entendem de aviação, parece extremamente grave?

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO (Para expor.) - O.k.

Enfim, sabemos da notícia que foi colocada, iremos apurar os detalhes, mas as aeronaves são aeronaves de *leasing*, eram de conhecimento da Anac, a Anac estava acompanhando todas essas aeronaves desde antes do próprio acidente.

Dentro do que é previsto em regulamento, utilizar peças de outras aeronaves é viável, como eu expliquei. Obviamente vai ser apurado. Se houver alguma falha de registro, enfim, alguma discrepância regulatória ali, a empresa vai ser responsabilizada por isso.

Não sei se o Bruno gostaria de...

O SR. BRUNO DINIZ DEL BEL (Para expor.) - Para complementar, Senador, se V. Exa. me permitir, só quero trazer algumas informações também adicionais.

A gente vinha, como o Diretor Honorato colocou, acompanhando essas aeronaves. A informação que a empresa mantinha com a gente é de que essas aeronaves estavam em Check C, que é uma ação de manutenção mais longa. E, às vezes, fica ali meses a aeronave fazendo esse tipo de manutenção. E, ao longo de outubro até fevereiro, a gente foi acompanhando. Tinha uma aeronave que era para sair do Check C, acabou não saindo, e a gente foi acompanhando. Em janeiro, teve a questão de duas aeronaves que o arrendador pediu de volta, pediu a retomada. Essas aeronaves já estavam mais degradadas.

O que aconteceu foi que, em fevereiro, sabendo dessas novas informações, a questão do *lessor* e fazendo o acompanhamento, a gente foi na base da empresa em Ribeirão Preto, apurou todas essas aeronaves e chegou à conclusão de que algumas aeronaves que para a gente estavam em situação normal, em Check C, não estavam voando, não estavam

operando, estavam numa condição mais degradada, sem equipamento, sem condição de voo, o que não era normal para aquela situação do Check C. Então a gente tomou medidas cautelares sobre essas aeronaves também. Eu não estou com o número de cabeça aqui, mas se eu não me engano, foi em quatro aeronaves que a gente deu baixa no nosso sistema. Elas não estão mais em condição normal, elas estão em condição de exigência, porque para que a empresa volte a operar essas aeronaves, eles vão ter que, além de finalizar, obviamente, as tarefas de manutenção do Check C, vão ter que demonstrar que essa aeronave está de volta às condições aeronavegáveis.

Teve também uma informação divulgada na reportagem do último domingo sobre uma lona que cobriu as aeronaves. A gente não chegou a ver isso *in loco*, durante as nossas fiscalizações. Quando a gente foi lá, em fevereiro, não tinha mais a lona que foi mostrada ali nas reportagens, as aeronaves realmente estavam ali no hangar ou ao lado do hangar, afastado. E a gente fez a inspeção, a gente inspecionou essas aeronaves também e tomou as providências que a gente achou necessárias.

Uma das condições que a gente passou para a empresa para que ela volte a operar é justamente explicar melhor qual é a situação dessas aeronaves, o que foi que aconteceu. Mas eu também queria reforçar que a utilização de peças de uma aeronave para outra não é necessariamente um problema. Se for feito direitinho, com toda a rastreabilidade, com toda a documentação, isso é permitido. É uma prática da indústria, em casos excepcionais, em que a peça não chega. A gente está passando, na indústria da aviação civil, por um período, após a pandemia, de escassez na cadeia produtiva, então existe falta de peças, falta de motores, falta de aeronaves completas. Então, as empresas muitas vezes buscam esse tipo de solução, mas, de novo, precisa de um processo de controle e de rastreabilidade dessas peças, para saber que a peça foi tirada de uma aeronave, foi colocada em outra e ela estava funcionando, estava em condição aeronavegável também para poder operar.

O SR. SERGIO MORO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR) - Mas aí que surge essa questão. E havia, nesse caso, esse processo? Esse fato foi comunicado ou era de conhecimento da Anac? Ou foi algo feito absolutamente à revelia? E havia rastreabilidade e certificação dessas peças retiradas e colocadas em outra aeronave?

O SR. BRUNO DINIZ DEL BEL - Isso a gente... Não necessariamente eles precisavam informar a gente dessa prática, o que acontece é que quando a gente vai na empresa, é feita uma auditoria nos registros também. Então, a nossa preocupação maior é saber se as aeronaves que estão em operação, se aqueles equipamentos que estão nessas aeronaves estão aeronavegáveis e têm rastreabilidade. E aí não necessariamente se ele foi comprado novo, se veio de outra aeronave, enfim. Mas a nossa preocupação maior é nas aeronaves que estão em operação. E o que a gente não tinha informação é de que essas aeronaves não voltariam do Check C. A gente viu isso lá em fevereiro e tomou as providências necessárias.

O SR. SERGIO MORO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR) - Mas, então, em relação às aeronaves em operação, a Anac tinha essa informação de rastreabilidade e certificação das peças de segurança? Ou foi isso também que levou à suspensão da operação da Voepass?

O SR. BRUNO DINIZ DEL BEL - As aeronaves em operação estavam, até o momento da operação, em condição aeronavegável, o que significa que esses registros foram adequadamente apresentados para a gente. Tanto que no momento da suspensão, a gente paralisou os voos comerciais com passageiros, mas as aeronaves puderam decolar de onde elas estavam e retornar à base da empresa, em Ribeirão Preto.

O SR. SERGIO MORO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR) - Uma outra informação, se me permite, Presidente.

Até pelas próprias matérias jornalísticas, sinalizam que se forem relatos verazes, que os funcionários, os próprios funcionários da Voepass já sabiam da precariedade das operações da empresa mesmo antes do acidente. Pelo menos até há uma gravação que foi divulgada na imprensa por essa mesma matéria do Fantástico, que é bem chocante, ele afirmando que sabia até o voo, a aeronave que iria ter o acidente. Adivinhou ali.

Claro que ele não está aqui, e não foi colhido esse depoimento num processo. A indagação é: esse funcionário vai ser procurado pela Anac? Vai-se buscar identificá-lo para colher, fazer uma investigação mais profunda? E a outra indagação é se algum funcionário, algum gestor, algum funcionário, teria feito alguma comunicação à Anac, prévia ao acidente, a respeito dessa precariedade. Se positivo, se isso foi apurado, se não foi apurado; e, se negativo, se tem alguma ideia da Anac de rever os seus canais de comunicação para eventualmente estimular esse tipo de comunicação para que não seja surpreendida novamente.

O SR. BRUNO DINIZ DEL BEL - Sim, a gente tem um canal de comunicação em que a gente recebe... Tem o canal oficial do Fale com a Anac, que fica hospedado dentro do gov.br, e a gente tem lá um canal de recebimento de denúncias, em que, inclusive, tem todo o tratamento feito pela nossa Ouvidoria para garantir o anonimato, descaracterizar aquela

informação para que não seja possível se chegar a quem está denunciando. E todas as denúncias, todas as informações que a gente recebeu, que chegaram para a gente, a gente apurou. Muitas delas foram confirmadas, a denúncia foi confirmada, e aí nesse caso a gente pediu para a empresa agir. Por exemplo, a gente teve bastante divulgada, ali, na época do acidente, uma questão com uma das portas, em que havia uma fresta e estava dando problema de pressurização. Aquilo a gente já tinha recebido, a gente já tinha tratado, pedido para a empresa fazer as ações de manutenção necessárias e corrigir aquele problema.

Então, a gente, sim, recebe muitas dessas informações; todas aquelas que a gente recebe a gente apura; algumas delas...

(Soa a campanha.)

O SR. BRUNO DINIZ DEL BEL - ... a gente não consegue apurar por falta de informação, mas todas as que vêm com informação suficiente a gente apura, e a gente toma as medidas que são necessárias, seja pedir uma correção, dependendo da criticidade, ou às vezes até, como eu falei, a gente pode interromper a operação daquela aeronave específica, ou, enfim, de algum funcionário, de alguma coisa nessa linha.

Então, nesse sentido, é isto: a gente recebe, sim; temos um canal oficial, que funciona bem; e, ao longo das nossas auditorias também, às vezes a gente está ali conversando com o mecânico, com o piloto, muitas vezes eles passam alguma informação para a gente, a gente registra no nosso relatório e faz as apurações posteriores também.

O SR. SERGIO MORO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR) - Mas havia alguma informação concreta, específica sobre a Voepass, dessa precariedade? Ou esse fato só veio à tona agora pela matéria jornalística? Mas algum relato anterior ao acidente?

O SR. BRUNO DINIZ DEL BEL - A gente tinha denúncias, sim, anteriores ao acidente e, de novo, a gente sempre tratou aqueles fatos que a gente recebeu.

(Soa a campanha.)

O SR. BRUNO DINIZ DEL BEL - O que havia era: apareciam os problemas, a gente tratava, questionava a empresa, e a empresa respondia, consertava, corrigia. Então, até aquele momento, a gente não identificava essa degradação dos pilares da garantia da segurança operacional, que são justamente aqueles processos, aqueles controles que são estabelecidos, são certificados por nós para identificar eventualmente algum perigo, algum risco, tratar adequadamente e consertar os problemas. Então, naquele momento, a gente tratou pontualmente cada uma das denúncias e a gente não identificou, não tinha um diagnóstico de que essa gestão da segurança da empresa estava prejudicada.

O SR. SERGIO MORO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR) - E esse material poderia ser disponibilizado para esta Comissão?

O SR. BRUNO DINIZ DEL BEL - Esse material...

O SR. SERGIO MORO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR) - Essas denúncias anteriores, essa avaliação, o histórico?

O SR. BRUNO DINIZ DEL BEL - Sim. Caso seja solicitado, a gente disponibiliza, sim.

O SR. SERGIO MORO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR) - E, só contando com a compreensão do Presidente da Comissão, eu teria uma última indagação, que diz respeito às vítimas lá dos... às 62 vítimas. Esse é um tema sensível lá, especialmente no Paraná, porque o avião partiu de uma cidade do...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Perfeitamente. Pode seguir.

O SR. SERGIO MORO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR) - ... oeste, de Cascavel, embora tenha caído em São Paulo.

Em relação à Instrução de Aviação Civil 200-1001, acerca do programa de assistência a familiares de vítimas de acidentes aéreos, qual seria a avaliação da Anac em relação ao cumprimento dessa instrução por parte da Voepass, tanto no pós-acidente como no momento atual? Se a Anac vem acompanhando o que a Voepass tem feito em relação às vítimas e familiares das vítimas lá do acidente de agosto.

O SR. BRUNO DINIZ DEL BEL - Sim.

Senador, obrigado pela pergunta.

Logo após o acidente, nós temos... a Anac exige que as empresas tenham um plano de contingência, um plano de emergência, um plano de acompanhamento das vítimas, dos familiares das vítimas.

A notícia que temos é que essa nossa regulação é uma das melhores que existe no mundo. Ela é bem abrangente e as linhas aéreas brasileiras são auditadas em relação a isso também, a ter todo esse plano de reação quando existe um acidente.

Acontecendo o acidente, a Anac estava *in loco* com a empresa, acompanhando todo o aparato que foi feito ali para que os familiares fossem recebidos e fossem acolhidos também naquele momento tão difícil.

E esse acompanhamento tem acontecido. Teremos uma reunião, inclusive, da Diretoria Colegiada da Anac com os familiares das vítimas.

O SR. SERGIO MORO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR) - Quanto às indenizações devidas aos familiares das vítimas, principalmente, há um acompanhamento pela Anac se isso está sendo realizado, se está sendo bem gerido pela Voepass? Qual é a responsabilidade da Anac em relação a essa temática?

O SR. BRUNO DINIZ DEL BEL - É acompanhado... não teria um *status* agora para lhe passar, mas é acompanhado, sim.

O SR. SERGIO MORO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR) - Só pediria que fossem encaminhadas pela Anac essas informações para esta Comissão.

Na audiência pública, a gente pode fazer um requerimento formal, mas se encaminhar...

O SR. BRUNO DINIZ DEL BEL - Perfeitamente.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Fica deferido.

Agora, eu só solicito a V. Exa., Senador Moro - cumprimentando-o pela iniciativa; realmente é um assunto que, por envolver a vida humana, tem prioridade, e eu fiz questão de, por isso, inclusive, alternar a nossa pauta -, eu queria só que V. Exa. alinhasse isso, e tenho uma sugestão: eu não sei se o documento e a fundamentação da determinação de suspensão estão totalmente publicados.

O SR. BRUNO DINIZ DEL BEL - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Que ele seja encaminhado para cá também, porque o documento da suspensão das atividades contém uma fundamentação.

O SR. BRUNO DINIZ DEL BEL - Exato.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - A mais atualizada possível, certo?

O SR. BRUNO DINIZ DEL BEL - Hum-hum. É um documento...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Então, que seja incluída na relação que V. Exa. vai preparar - e já fica previamente aprovada - a relação dos documentos que são solicitados.

O SR. BRUNO DINIZ DEL BEL - Na própria segunda-feira, a Anac encaminhou para a empresa a notificação de suspensão das operações, entrou em contato tempestivamente para avisar. Obviamente, acompanhamos durante a madrugada, e esse documento tem a justificativa, tem as ações resolutivas. Podemos compartilhar com os senhores.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. BRUNO DINIZ DEL BEL - Exatamente.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Está certo?

O SR. SERGIO MORO (Bloco Parlamentar Democracia/UNIÃO - PR. *Fora do microfone.*) - Obrigado, obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Bom, nós vamos, então, dar por concluída esta etapa da nossa audiência. Se alguém quiser se retirar, desde que eu permita. *(Risos.)* Alguns não poderão se ausentar.

Querida dar sequência, então, cumprimentando mais uma vez o Senador Sergio Moro pela absoluta adequação deste assunto, que, por envolver vida humana, eu fiz questão de priorizar também no uso do nosso tempo.

Então, o passo seguinte é o atendimento do requerimento anterior, que é o requerimento de nossa autoria, para cujo desenvolvimento eu contarei com a presença daqueles que puderem permanecer, a começar pelo Diretor-Presidente da Anac e pelo representante do ministério.

O SR. DANIEL RAMOS LONGO (*Fora do microfone.*) - E o Superintendente de Regulação Econômica.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Sim, mas lá é o Superintendente de Regulação Econômica também da Anac...

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO (*Fora do microfone.*) - Da Anac. Isso.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - ... e aquele lá também é da Anac. Então, temos três representantes da Anac e um representante do ministério, na pessoa do Dr. Daniel Ramos Longo, que é o Diretor do Departamento - aí eu vou ter que ler - de Outorgas, Patrimônio e Políticas Regulatórias Aeroportuárias da Secretaria Nacional de Aviação Civil do Ministério de Portos e Aeroportos.

Eu quero registrar também as presenças do Secretário de Governo de Joinville, que aqui representa o Prefeito Adriano, Gilberto de Souza Leal Júnior, e do nosso ilustre Presidente da Câmara de Vereadores de Joinville, O Vereador Diego Machado, que nos alegram muito com suas presenças. Eu, quando lhes conceder...

Eu queria que a secretaria, por favor, colocasse mais uma cadeira em que os senhores revezarão quando usarem da palavra. É só chegar um pouquinho para cá, e ele coloca mais uma cadeira aí. (*Pausa.*)

Não, a rampa só os imprudentes andam nela.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO (*Fora do microfone.*) - O Superintendente Bruno não teria participação...

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Então, como o senhor já encerrou a sua participação, eu convido, inicialmente, o Presidente da Câmara, que vai falar primeiro, e, depois, o secretário, mas eu queria fazer um breve relato para contextualizar o assunto.

Nós saímos de uma questão que envolve o nosso coração, a nossa emoção: 62 pessoas perderam a vida.

Então, eu convido, inicialmente... Temos duas cadeiras? Então, eu convido o Presidente da Câmara e o representante da Prefeitura de Joinville.

Contextualizando: de 2012 a 2024 - corrijam-me se eu estiver errado -, o terminal de cargas do Aeroporto Lauro Carneiro de Loyola operou satisfatoriamente, sem nenhum incidente que compromettesse nem a operação, nem a transparência e a legalidade das operações, como acontece em muitos aeroportos do Brasil; ou seja, uma coisa bem joinvilense aconteceu ali.

O terminal de cargas favorece a quem? Favorece a uma região que é o polo metal, mecânico, metalúrgico, siderúrgico, se quisermos falar, mais importante de Santa Catarina e, pelo menos, o segundo mais importante do Brasil, cargas com valor agregado, com adição de tecnologia.

Em outubro, repentina e discricionariamente, é tomada uma decisão por gestores dos aeroportos - me corrija se eu estiver errado - de Guarulhos e de Viracopos que significou praticamente, com essa decisão, o encerramento das atividades, posto que o gravame, ou seja, o custo das operações foi majorado em 624% nas operações de dia - de um dia - e em 3.040% se ultrapassadas as primeiras 24 horas, algo que fere, entre outras coisas, começando do maior, o princípio da modicidade, ou seja, da moderação, que integra decisões do Supremo Tribunal Federal historicamente, salvaguardando o poder competitivo, o poder de pagamento, a capacidade de pagamento do indivíduo ou da pessoa jurídica ou do interesse na ocorrência de uma transação, abreviando as forças políticas de Joinville - Prefeito, Prefeitura, associação empresarial, Câmara de Vereadores, que recebe as primeiras pedras e, portanto, fica com a vidraça exposta mais proximamente do povo.

Enfim, o clima de inconformismo foi progredindo: a Senadora Ivete da Silveira; vários outros Parlamentares; o Presidente da Federação das Indústrias; esses que eu já mencionei; o Vereador e Presidente da Câmara, Diego Machado; o Secretário Gilberto, aqui representando o Prefeito. Enfim, de lá para cá, várias *démarches* foram feitas. E, na semana passada, felizmente, foi tomada uma decisão sensata: quase quatro meses depois da interrupção, foi sustada aquela decisão malsinada e aberto para nós um prazo de 60 dias para uma solução duradoura. É sobre isso que nós pretendemos mencionar, mas, para que não fique perdido no tempo e no espaço, há a necessidade de que o Município de Joinville diga aqui por que não se conformou.

Eu proponho por isso que o Vereador Diego Machado e o Secretário Gilberto - a critério de vocês, quem fala primeiro: o Vereador Diego ou Secretário Gilberto -, com toda a representatividade legítima que têm, ocupem, no menor espaço de tempo possível, a cadeira não dos acusadores, mas dos defensores de um interesse legítimo de Joinville, da sua população e da região.

Com a palavra o Vereador Diego Machado.

Eu vou ser mais complacente com o senhor do que o senhor é com os seus pares lá na Câmara de Vereadores, mas o senhor tem, em princípio, cinco minutos para a sua fala.

O SR. DIEGO MACHADO (Para expor.) - Bom dia, Senador. Bom dia a todos os convidados, aos representantes da Anac e também do ministério, ao Secretário Gilberto, representando o Prefeito Adriano, a todos que nos acompanham e aos Senadores que nos prestigiaram até este momento.

Gostaria, Senador, primeiro, de cumprimentar V. Exa., que hoje é, sim, a nossa maior liderança política aqui em Brasília, representa tão bem o Estado de Santa Catarina, a cidade de Joinville, à qual nós estamos nos apegando nos últimos meses para intermediar a solução definitiva dessa situação que está afetando diretamente toda a economia da cidade de Joinville. Então, também gostaria aqui de cumprimentar o Lysson, que é representante da empresa que hoje está operando lá esse terminal de cargas do Aeroporto de Joinville, a qual está sendo prejudicada em relação a essas últimas medidas.

Não vou fazer aqui uma defesa técnica em relação a esse assunto, porque esse assunto já foi amplamente debatido anteriormente e foi muito bem defendido tecnicamente e de forma muito cirúrgica pelo Senador Amin em todas as reuniões prévias que nós tivemos até esta Comissão. Na Receita Federal, em Curitiba, na Anac, no ministério, em inúmeras reuniões que nós tivemos inclusive com a Acij, que é a associação industrial da cidade de Joinville, junto com o Governo municipal, a empresa aqui representada também fez as suas defesas técnicas em relação a esse assunto, inclusive defesas essas...

(Soa a campanha.)

O SR. DIEGO MACHADO - ... que estão pendentes de um retorno e de uma deliberação da Receita Federal, através de um recurso que está aqui em Brasília.

Mas eu quero aqui apenas falar um pouquinho da cidade de Joinville e da importância de olhar para a economia da cidade de Joinville, para a cidade de Joinville, quando se tem uma decisão tão complexa como essa nas mãos, o efeito que isso pode provocar para o Estado de Santa Catarina.

O nosso saudoso Luiz Henrique da Silveira, Senador, sempre Senador, na época, ainda era Prefeito da cidade de Joinville, Senador Amin - o senhor vai se recordar -, sempre usava um termo: que Joinville, apesar de ser a maior cidade do estado, sempre foi considerada a quinta roda da carroça.

(Soa a campanha.)

O SR. DIEGO MACHADO - Sempre a última cidade a ser consultada no estado ou no Sul, quando se trata desse tipo de situação.

E aí o nosso pedido e o nosso apelo, como cidade de Joinville, como representante das forças políticas daquela cidade, é que - antes de qualquer decisão que qualquer órgão estadual ou federal venha a tomar em relação à cidade de Joinville - se levem em consideração não apenas as informações técnicas que estão em relatórios que são apresentados, mas que seja levada principalmente em consideração a importância da cidade de Joinville para a economia do Sul do Brasil. Nós não estamos falando de qualquer cidade, nós não estamos falando - com todo o respeito a qualquer cidade do interior - de qualquer cidade do interior: nós estamos falando da terceira maior economia do Sul do Brasil. E, muitas vezes, Joinville é prejudicada pela falta do entendimento e de sensibilidade do que significa a economia de Joinville para o Sul do Brasil.

E aí eu venho fazer este primeiro apelo em nome da cidade de Joinville: que, daqui para frente, qualquer decisão que venha a ser tomada e que afete a cidade de Joinville seja discutida com a cidade de Joinville; que se levem em consideração algumas informações que nós temos. E é em cima disso que eu faço a minha fala, de uma forma bem breve, para iniciar este debate.

Joinville é uma cidade de 700 mil habitantes; é a maior economia do Sul... aliás, a maior economia de Santa Catarina; é a terceira maior economia do Sul. O nosso PIB, o último PIB registrado do Estado de Santa Catarina, apontou 505 bilhões de PIB. Joinville contribuiu com 54 bilhões. Nós estamos falando que é mais de 10% da economia do Estado de Santa Catarina. Para terem uma ideia - e o Senador Amin conhece muito bem -, uma única rua na cidade de Joinville, que se chama Rua Dona Francisca, que é uma rua de acesso ao Aeroporto de Joinville, corresponde...

(Soa a campanha.)

O SR. DIEGO MACHADO - ... a 4% do PIB do estado - uma única rua, onde está instituído o Perini Park.

Então, nós temos ali, próximos a Joinville, os Portos de Itapoá, de São Francisco do Sul, de Navegantes, de Guaratuba e de Itajaí.

E essa decisão das concessionárias de Viracopos e Guarulhos mudando o entendimento sobre a tabela de taxação da remoção dessas cargas para a cidade de Joinville pode - se não fosse revertido, neste primeiro momento, de forma preliminar, com uma ajuda extremamente importante e fundamental do Senador Amin, por 60 dias, como foi revertido...

Caso não fosse revertido, em 12 meses, isso poderia representar uma falta de arrecadação de 130 milhões em impostos pela cidade de Joinville. Esse é o tamanho do problema econômico que Joinville terá, caso essa decisão não seja revertida de forma definitiva.

Nós conseguimos, sim, um alento, durante 60 dias. As concessionárias de Viracopos e de Guarulhos vão aplicar a taxaço, ou a tabela que vinha sendo aplicada anteriormente, considerando Joinville como uma zona primária. E a mudança dessa tabela é justamente por isso, pelo entendimento das concessionárias de que o aeroporto de Joinville não é zona primária, é zona secundária.

Então, nós precisamos resolver de fato, senhores, esse problema na raiz. Nós temos uma série de alternativas para resolver isso. Para a gente ter uma ideia, com relação a números, da noite para o dia, sem aviso prévio, essa tabela de taxas de remoção de mercadorias, de Guarulhos para Joinville, sofreu um reajuste que varia de 6 mil a 13 mil por cento - de 6 mil a 13 mil por cento! -, da noite para o dia, sem aviso prévio.

O que aconteceu? As nossas empresas, e aqui eu vou citar o nome de algumas que estão consolidadas na cidade de Joinville, algumas que nasceram, inclusive, na cidade de Joinville, e que precisam utilizar esses trabalhos - a Schulz, a Tupy, a Nidec, a Tigre, a Krona, a Döhler, a Docol, a Lepper e tantas outras empresas da cidade de Joinville -, o que elas fazem? Hoje elas transferem essas mercadorias não para outro local, ou pagam a taxaço aplicada ao aeroporto de Joinville, mas transferem para Navegantes.

E nós sabemos, Senador Amin, o senhor bem sabe, o quanto que a BR-101 hoje está colapsada. Nós não temos mais uma infraestrutura viária da BR-101 para que essas empresas busquem, através do sistema rodoviário, essas mercadorias, no nosso porto de Navegantes e tragam até Joinville.

Então, nós já temos uma BR-101 saturada, colapsada, e uma decisão como essa prejudica ainda mais aquela situação da BR-101, sem falar do prejuízo econômico para a cidade de Joinville.

Então, venho aqui, Senador, apenas para reiterar, de uma forma breve, a importância de revertermos essa situação.

Isso são apenas algumas informações, alguns dados, da importância que esse terminal tem para a cidade de Joinville.

E nós sabemos que o que resolveria de fato essa situação seria um pedido, um recurso - e a empresa já fundamentou, já fez um recurso à Receita Federal aqui de Brasília pedindo a reversão dessa tabela de taxaço.

Isso foi feito através aqui de uma medida administrativa, muito bem fundamentada - tenho certeza de que os senhores já têm acesso a esse documento -, e o deferimento desse pedido, atendendo a todas as alegações em relação a considerar o terminal de cargas e não todo o aeroporto, mas o terminal de cargas de Joinville, como zona primária, resolveria este problema definitivamente. E não ficaríamos nessa angústia de que, daqui a 60 dias, talvez, voltaríamos à estaca zero, como estávamos em novembro.

Nós estamos há meses tratando disso com grandes movimentações políticas e empresariais na cidade de Joinville.

E, Senador, volto a agradecer.

O Secretário Gilberto vai trazer alguns dados mais técnicos em relação a essa questão do terminal de cargas de Joinville. Volto a agradecer este momento extremamente importante que a maior cidade do estado está tendo no Senado Federal para defender os interesses da cidade de Joinville. Eu volto a solicitar não só à Anac, não só ao Ministério, mas a todos os órgãos federais: quando se tratar da cidade de Joinville, lembrem o que significa Joinville para o cenário nacional; lembrem-se da cidade de Joinville com a importância econômica que ela tem para o Sul do Brasil e para o Brasil. Que Joinville seja mais respeitada, que a cidade de Joinville seja consultada em decisões que são tomadas aqui e no Governo do estado e que impactam muito, e diretamente, a vida do joinvilense e, principalmente, a economia da cidade de Joinville. Grandes empresas podem deixar de operar em Joinville por conta de uma decisão como essa.

Então, Senador, nesse primeiro momento, meu muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu cumprimento o Vereador Diego Machado pelas suas palavras, e fazendo coro a elas, sem prejudicar o seu conteúdo, eu vou repetir aqui um pensamento do Padre Antônio Vieira que cabe bem à sua fala: "Não [...] [venho] pedir pedindo, senão protestando [...], pois [...] [este é o direito e o dever de] quem não pede favor, [...] [pede] justiça".

Concedo a palavra ao Secretário Gilberto de Souza Leal Junior, registrando, antes, a presença da minha querida amiga Patricia Peck, autora de um livro que era uma novidade, mas agora já está na nona edição, sobre direito digital no Brasil. A sétima edição é a melhor de todas, porque tem o meu prefácio. (*Risos.*)

Com a palavra, o Secretário Gilberto.

O SR. GILBERTO DE SOUZA LEAL JUNIOR (Para expor.) - Muito bom dia, Senador Amin. Muito obrigado pela oportunidade de a cidade de Joinville estar aqui presente e de falar um pouco do que está acontecendo com relação ao nosso terminal de cargas. Muito obrigado, mesmo, pelo espaço que o senhor tem aberto para a gente aqui.

Agradeço a presença também dos representantes da Anac e do Ministério de Portos e Aeroportos. Agradeço a presença também do Lysson, representante da concessionária lá de Joinville. Agradeço aos demais presentes aqui.

Estou junto com o Presidente da Câmara aqui. Estou representando neste ato o Prefeito Adriano Silva, para que pudéssemos vir a Brasília buscar uma solução para esse grave problema que vem acontecendo na cidade de Joinville.

Em outubro do ano passado, fomos surpreendidos - e essa é a palavra, Senador, fomos surpreendidos - com a decisão dos operadores dos portos Viracopos e Guarulhos, que, da noite para o dia, alteraram a definição do aeroporto de Joinville. Alguém resolveu visitar o cadastro do Siscomex e verificou que lá estava contendo que a nossa zona é secundária. Há 12 anos - 12 anos! - vem se praticando a tabela nove, que é de zona primária; da noite para o dia, algum burocrata foi lá, resolveu olhar no sistema e viu: "Opa! Tem um erro aqui", Senador. Desse dia em diante, a prefeitura começou a ser indagada por vários empresários, que estavam indignados, realmente, com a alteração. Essa alteração fere de morte tudo que nós viemos trabalhando dentro da cidade nesses últimos quatro anos.

Dentro do nosso Plano de Desenvolvimento Econômico Municipal, um dos eixos é a logística. Nós estamos trabalhando nisso, estamos fazendo expansões urbanas pela cidade para atrair mais e mais empresas e gerar mais e mais empregos dentro da cidade de Joinville. Porém, no meio do caminho, somos surpreendidos, sem aviso prévio, sem nenhuma comunicação, com essa alteração. Os nossos empresários, por óbvio, têm que arrumar uma solução.

Que solução arrumaram? Vamos desembaraçar nossas cargas em Navegantes, vamos desembaraçar nossas cargas em Florianópolis.

Ora, nossa BR-101, é público e notório, está colapsada. Uma viagem de Joinville a Navegantes, que são 80km apenas de distância, está levando duas horas. Uma viagem de Joinville a Florianópolis, que são 180km, que fazíamos em duas horas e meia, estamos fazendo em três horas e meia, quatro horas, e, agora no verão, inclusive, cinco horas para chegar a Florianópolis.

Como é que nós vamos botar centenas, e centenas, e centenas de caminhões dentro da BR-101 já colapsada? Não podemos. Temos que arrumar uma solução. E caminho existe. Caminho existe.

Para se ter uma ideia de grandeza - e o Vereador Diego já abordou aqui -, se isso não ocorrer, Joinville vai ter um prejuízo de R\$10 milhões por mês a menos de impostos no nosso caixa. Em 12 meses vamos ter R\$130 milhões a menos.

Ora, os municípios já estão trabalhando praticamente no vermelho. Todas as verbas que vêm para a gente são verbas carimbadas. Daqueles 2% que sobram para investimento, ainda vamos perder R\$130 milhões.

Então, é muito grave o que está acontecendo na cidade de Joinville.

E o maior prejudicado nisso tudo é a cidade de Joinville, porque, para o estado não muda absolutamente nada. Se eu despachar, desembaraçar em Navegantes ou desembaraçar em Florianópolis, dá no mesmo. Mas, para Joinville, sim; para Joinville, afeta. Além de prejudicar todo o *trade* logístico, o *trade* de transporte da cidade, prejudica sobremaneira nossas finanças. Por isso que estamos aqui, Senador, pedindo o apoio do senhor.

O senhor vem nos apoiando desde outubro. É importante que venhamos aqui na Comissão falar para que os membros da Anac e os membros do ministério também entendam as nossas dores.

É a dor do joinvilense que está aqui hoje falando.

Nós precisamos resolver, e temos a solução para resolver.

(Soa a campanha.)

O SR. GILBERTO DE SOUZA LEAL JUNIOR - Para resolver, nós temos o recurso administrativo que a empresa já fez na Receita Federal do Brasil - e aí eu peço, Senador, já falamos em gabinete, mas peço que tenhamos também uma audiência aqui na Receita Federal, para que possamos externar para eles as consequências dessa decisão.

Então, gostaríamos de requisitar esta audiência, porque o recurso administrativo que a empresa apresentou, elucida a questão. O nosso terminal de cargas é *sui generis*, porque ele é alfandegado. O nosso terminal de cargas é alfandegado. Talvez o único do Brasil que seja alfandegado e não seja internacional.

O nosso terminal de passageiros, sim, esse não é alfandegado. Esse é zona secundária. Mas o nosso terminal de carga de Joinville é alfandegado. E o regulamento aduaneiro é claro no seu art. 3º, inciso I. O inciso I, Senador, elenca o que

vêm a ser as zonas primárias. Ele dá itens às zonas primárias. E lá dentro, na alínea "b", ele é claro: área terrestre nos aeroportos alfandegados.

O nosso aeroporto é alfandegado. Portanto, é para ser aplicada a Tabela 9, de zona primária. E não à Tabela 7 e 8, que trazem esses valores absurdos aqui, de 624%, em 24 horas, para remoção da carga; 6.500% em dois dias; e, para remoção de três a cinco dias, pasmem, 13.000%.

Então, isso tudo foi o impacto que aconteceu a partir de outubro. Por isso que estamos aqui, pedindo apoio de vocês, para a cidade de Joinville. A cidade de Joinville precisa ser respeitada. A cidade de Joinville não pode e não deve estar sofrendo com tudo isso.

Nós completamos neste mês 174 anos de existência, de muito trabalho, de muito empreendedorismo, de muita luta, e vamos continuar assim.

Portanto, Senador, mais uma vez, obrigado pelo espaço. Eu prezo que todos nós consigamos encontrar uma melhor solução para a cidade, estamos abertos para isso. A internacionalização do aeroporto é uma solução também - a gente sabe disso -, mas a médio e a longo prazo.

Nós vamos trabalhar para que isso ocorra, a Prefeitura está de braços abertos para receber a concessionária. Nós inclusive já marcamos uma reunião no gabinete do Prefeito para o dia 4 de abril com a concessionária, tratando também da internacionalização do aeroporto, não só para carga, mas também já pensando nos passageiros, evoluindo um pouco mais.

Mas precisamos resolver neste momento. Neste momento, nós precisamos resolver o nosso problema com relação às cargas, depois vamos trabalhar também com os passageiros.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Agradeço as palavras do Dr. Gilberto de Souza Leal Junior, que, se fosse tribuno, só não superaria o trabalho da sua mãe, como grande Vereadora que foi na Câmara de Vereadores de Joinville. Portanto, eu estou bem estribado aqui de dois Legisladores e Parlamentares.

Antes de passar a palavra ao nosso Diretor-Presidente da Anac e de agradecer a sua presença, quero dizer que o senhor não é obrigado a participar de convocações de Comissão Parlamentar de Inquérito, de Comissão Parlamentar Permanente; a obrigação regimental e constitucional é do Executivo. A agência reguladora está, portanto, aqui homenageando esta Comissão de Infraestrutura, o que eu agradeço.

Só queria dar a seguinte informação e ser retificado caso ela não seja exata: o Secretário Nacional de Aviação Civil, Tomé Franca, desde semana passada, está solicitando uma audiência na Receita Federal ao Secretário Robinson Sakiyama Barreirinhas. Ela chegou a ser ensaiada, ou previamente marcada para ontem, mas o Secretário está sendo requisitado intensamente em função de um projeto de lei que o Governo está por encaminhar ao Congresso, que versa sobre a isenção de Imposto de Renda para quem recebe menos de R\$5 mil. É por isso que ainda não foi marcada.

Mas eu quero reiterar aqui o pedido da audiência e gostaria que tanto o Dr. Daniel, quanto o Roberto Honorato, quanto o Renan Brandão nos ajudem para que isso seja agendado e para que, se for possível, se consiga solução através do recurso que foi interposto; caso contrário, que consigamos outra solução, perene, nesse intervalo de 60 dias, que interpreta, na minha opinião, um provérbio popular: "Enquanto o pau sobe e desce, o lombo descansa". Nós estamos nesse momento. *(Risos.)*

Quer dizer, já bateu, agora levantou, mas vem de novo. É o que o nosso povo usa: "Enquanto o pau sobe e desce, o lombo descansa". Nós estamos apenas no intervalo entre uma pancada e outra. Ajudem-nos para a gente evitar a próxima.

Eu concedo a palavra ao Diretor-Presidente da Anac, Roberto José Silveira Honorato.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO (Para expor.) - Exmo. Senador, obrigado pelas palavras.

Na verdade, é um prazer estar aqui discutindo esse tema bastante peculiar e complexo, eu diria. É algo... A gente está falando aqui de contratos de concessão que já foram pactuados há bastante tempo, e um efeito aí - eu estava falando com o Senador aqui - é um dominó em que a primeira peça caiu, foi destacada em um local, e em outro local foi ter um efeito negativo, um efeito negativo que a gente reconhece e tem trabalhado para que seja minimizado, na linha do que o Sr. Secretário Gilberto e o Vereador Diego também colocaram, de a gente buscar uma solução definitiva, né? Eu acho que isso é importante. Os 60 dias de suspensão da cobrança é algo temporário; obviamente a gente tem que buscar uma solução definitiva.

Eu acho que a gente pode agregar aqui para a discussão, se me permite, Senador, vou pedir ao Renan para nos explicar do ponto de vista do contrato e da lógica que foi estabelecida ao longo desses anos, porque - como ele vai explicar, mas

já adiantando aqui o final da conversa - a medida que foi adotada é lícita diante dos contratos de concessão, acho que é de conhecimento de todos vocês, mas é nas consequências que a gente está tentando atuar para que sejam minimizadas.

Se o senhor me permite, poderia... *(Pausa.)*

O SR. RENAN ESSUCY GOMES BRANDÃO (Para expor.) - Exmo. Senador Esperidião Amin, Secretário municipal, Presidente da Câmara, bom dia. Bom dia a todos os presentes. Eu vou tentar ser breve e trazer alguns elementos para compor aqui essa explicação.

Só um breve contexto: a Anac é responsável pela gestão de 19 contratos de concessão de um programa muito bem-sucedido, que permitiu levar a infraestrutura aeroportuária a muitos aeroportos no país, começando em 2011, ao longo de sete rodadas e mais uma de relicitação.

Esses contratos de Viracopos e Guarulhos são parte da segunda rodada de contratos, que foram assinados lá em 2012. Geralmente, esses contratos são válidos por cerca de 30 anos, a maioria deles por 30 anos, e a Anac, então, gere esses contratos de forma a assegurar segurança jurídica e regulatória, então a manutenção das regras postas, ainda que essas regras evoluam ao longo das rodadas.

Naquele contexto da segunda rodada, os contratos eram bastante prescritivos em termos de tarifas que poderiam ser cobradas e estabelecia, no seu Anexo 4, um conjunto de tarifas teto que podem ser cobradas pelas concessionárias; e eles são concebidos seguindo a lei de concessões, um rito próprio do estabelecimento de uma nova concessão, seguindo orientações da política pública, e um rito que leva a participação social, audiências públicas, um rito de escrutínio pelo Tribunal de Contas da União. À época, foi estabelecida essa diferenciação como uma orientação da política pública, que distinguia tarifas teto para cargas em trânsito para recintos alfandegados de zona primária e de zona secundária, com essa distinção que é bastante grande nas tarifas aplicáveis, dado um contexto à época da política pública.

Então, a concessionária não precisa da anuência ou de comunicação para cobrar as tarifas teto, ela já está previamente autorizada a fazê-lo. Dessa forma, é plenamente lícito que as concessionárias apliquem esses tetos tarifários.

Inicialmente, a Anac foi comunicada desse ajuste, que é súbito, ele causa um estresse, um choque inicial bastante grande, incômodo, situação que torna a Anac bastante sensível à situação. Dada essa sensibilidade, a gente foi procurar entender, perguntou inicialmente aos aeroportos o motivo pelo ajuste das tarifas aplicadas e foi informado, então, que os recintos alfandegários de destino dessas cargas em trânsito, efetivamente, eram recintos de zona secundária - o que permitia a aplicação da Tabela 10, que aplica tarifas majoradas - e trariam esse impacto para o aeroporto. Na sequência, a Anac questionou a Receita sobre a classificação e, de fato, teve a confirmação.

Então, do ponto de vista contratual e da segurança desse ambiente regulatório e jurídico, o contrato está sendo respeitado e essa alteração é lícita; no entanto, causa esses transtornos, esse choque, a que a Anac é sensível e com cuja solução está comprometida. Acho que essa é a mensagem importante aqui. Estamos empenhados em entender que essa perda de receita, que essa perda de movimentação e atividade econômica súbita também, de alguma forma, é um valor tutelado pela Anac.

Enquanto superintendência de regulação econômica, a gente pretende também, de alguma forma, garantir estabilidade regulatória e econômica para o tecido econômico dessas regiões. Então, qualquer choque que cause algum transtorno e imprevisibilidade torna a Anac sensível ao tema, de forma que a gente pretende analisar quais medidas são passíveis e não desrespeitem o contrato.

Diante desse contexto, parece-nos bastante razoável que esse reenquadramento do aeroporto como uma zona secundária primária que permita a aplicação da tabela de zona primária, que eram aqueles valores anteriormente aplicados, possa ser uma solução viável e apoiada pela Anac nesses termos que, de alguma forma, a gente vai engajar uma solução e tentar apoiar para que, por aí, a gente tanto respeite o contrato quanto a estabilidade econômica para o Município de Joinville.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Antes de passar a palavra para o representante do ministério, já que nós estamos falando em regulação, eu tenho três comentários a fazer, hoje com um pouco mais de moderação. A modicidade vale para mim também.

Número um: vai fazer 55 anos que eu sou formado em Direito. A minha inscrição na OAB de Santa Catarina é 1.909. Não é a data do meu nascimento, não. *(Risos.)*

Mas eu me formei em 1970, então, eu quero trazer aqui duas assertivas do latim ainda. Vou cortar o meu latim. Tudo isso que o Dr. Brandão falou se resume em *pacta sunt servanda*, ou seja, contratos têm que ser cumpridos. Mas esse não é o único aforismo, tem um outro que conserta isso, é bem cumprido - contratos de execução - e termina dizendo *rebus sic stantibus*, ou seja, se da execução de um contrato de prestação permanente ou de longo prazo resultar uma condição leonina, ou seja, que estradule a modicidade, isso não pode vigorar, e essa é a decisão constante do nosso Supremo Tribunal Federal.

Não é um jogo de números. "Está bom, não é, então, eu vou passar a cobrar 600% a mais!". Isso não vale nem para a lei! Conheço vários casos de municípios que elevaram o imposto predial e territorial, seja por valorização da planta de valores ou de valor venal, resultando num reajuste, por exemplo, de 100%, e isso foi abortado, porque o que interessa é o efeito, *rebus sic stantibus*. Não vale. Não é porque está escrito há 11 anos, 12 anos, 20 anos, que eu tenho o direito. Não é bem assim.

Então, como se trata de uma regulação, e daqui a pouco nós teremos aqui sabatinas, levem isso. A regulação existe para impedir absurdos. Vou apresentar, no dia em que houver a sabatina, uma formação rochosa lá de Florianópolis chamada Pedra do Equilíbrio. Tem que haver equilíbrio. Se não, eu arrebranto com a atividade econômica.

E o segundo ponto que eu quero trazer - isso está na minha mesa de trabalho -, e é uma advertência que eu compartilho com todos os que tomam decisão, está no livro *As Sandálias do Pescador*, p. 182:

Nenhum homem permanece imutável após a experiência do poder. Muitos são pervertidos ao ponto da tirania. Outros, pela corrupção da lisonja e da autoindulgência. Muito poucos são os que atingem a sabedoria pela têmpera da sua compreensão [das consequências dos seus atos].

É um negócio muito complicado. Este livro é um livro profético, porque é de um sujeito chamado Kirill, e não Karol, que virou Papa. E não era polonês, era ucraniano. O livro foi escrito em 1970, e o fato Karol Wojtyła só aconteceu em 1978. Era um livro profético. Quem fez isso aqui para mim e me deu de presente foi o Senador Tasso Jereissati, porque eu usei isso durante a discussão da reforma da previdência para evitar uma consequência que afetaria danosamente os mineiros de subsolo de Santa Catarina. Ele concordou e achou a solução.

Então, claro que a regulação tem que equilibrar a atividade econômica. Se não, não há segurança jurídica. Mas isso que aconteceu é absoluta insegurança jurídica. O sujeito vai lá e diz "olha, o contrato me dá o direito", e taca-lhe o pau. E depois?

Só para terminar, terceiro ponto. Você não sabe o que é a BR-101. Vocês não sabem. É o maior problema rodoviário do Brasil. É o anjo do carço da pedra.

No caso de Joinville, olhem bem, as marginais, as vias marginais são órfãs. Elas não são da responsabilidade do Dnit, não são da concessionária e não são da ANTT. Mas como? O Dnit não vai botar dinheiro lá porque a rodovia está concedida. O município não pode mexer porque é área federal. Então, nós vamos deixar o contrato assim? Não tem lógica. Isso é para melhorar o serviço. E por isso é que existe uma demanda. Falar em BR-101 hoje, em Santa Catarina, é falar em palavrão. Imagine eu aumentar a carga a ser transportada de Joinville para Itajaí ou para Florianópolis? Isso é um castigo, isso faz parte das consequências. "Ah, mas eu não sabia disso". Pois é. Então, o apelo que o Diego fez, eu complemento com isso, as consequências. A agência reguladora, não é só esse caso nem só a Anac, tem que apreciar as consequências, as consequências do seu ato ou do seu... "Não, eu não tenho que interferir nisso, isso não é comigo". Tem que ser, porque os efeitos decorrem da minha ação ou da minha inação, ao menos da minha tentativa de exercer o poder moderador, que é o poder da agência.

Então, eu deixo isso aqui, sem ser uma crítica pessoal, como uma recomendação, como um conselho até que eu dou. Eu já estive em encrencas. Só na ANTT, foi a minha única ação civil pública, eu ingressei por causa do contorno viário da Grande Florianópolis. "Ah, mas não está no contrato". O contrato é malfeito, especialmente os contratos de concessão da primeira geração são completamente deficientes. Então, nós temos que ter esse bom senso, que é o que eu rogo que os senhores considerem. Se quiserem ter direito de resposta, eu concedo.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO (Para expor.) - Só um breve comentário.

Em primeiro lugar, concordo com tudo que o senhor falou. E a regulação é o nosso dia a dia, a nossa missão é regulação, né? A gente está falando aqui de regulação de aeroportos, mas exercitamos os mesmos mecanismos em diversas outras áreas, inclusive nas áreas de segurança. Enfim, transparência, previsão do que vai acontecer com aquela regulação, entender se aquela regulação vai alcançar o objetivo que foi pensado no início e depois rever se aquele objetivo foi alcançado e ajustar o que for necessário. Esse é o nosso dia a dia.

Então, Senador, eu queria colocar o nosso compromisso com a solução, eu acho que eu demonstro a nossa abertura em discutir e em concretizar os princípios que o senhor trouxe aqui como preocupação para a agência.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Muito obrigado. Agradeço e concedo a palavra ao Sr. Daniel, pedindo que ele nos informe também sobre essa audiência e sobre o caminho de alternativas que nós temos para uma solução perene.

O SR. DANIEL RAMOS LONGO (Para expor.) - Bom dia a todos.

Obrigado, Senador. Cumprimento aqui os representantes de Joinville, Secretário Gilberto, Presidente Diego, colegas da Anac. Cumprimento todos os presentes.

Acho que a vantagem de ser o último a falar é que sobra muito pouca coisa para ser dita.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Mas também o direito de resposta é o mais longo.

O SR. DANIEL RAMOS LONGO - Verdade.

Eu estava planejando uma explicação aqui sobre a estrutura tarifária do contrato. Acho que o Secretário Gilberto foi preciso e didático na exposição dele, então vou pular essa parte. Queria também fazer uma exposição sobre a importância que o ministério dá à preservação da segurança jurídica e da estabilidade regulatória dos contratos de concessão. Então, para resumir o discurso, vou simplesmente sublinhar aquilo que já foi dito pelo Renan e pelo Diretor-Presidente Roberto Honorato.

Eu acho que numa perspectiva um pouco prospectiva, olhando para o que nós entendemos como solução definitiva para o problema, nós concordamos integralmente com aquilo que foi dito pelo Secretário Gilberto no sentido de que uma solução definitiva passa pela aceitação, por parte da Receita Federal, do recurso que foi protocolado pela operadora do terminal de cargas, o que converteria o terminal de cargas do aeroporto de Joinville de zona secundária para zona primária ou, alternativamente, para a internacionalização do aeroporto, o que, de acordo com os regulamentos da Receita Federal e as normas aduaneiras, prática administrativa da Receita Federal, permitiria que o aeroporto ou terminal de cargas fosse tratado como zona primária e, de acordo com o regramento vigente nos contratos de concessão de Viracopos e Guarulhos, isso promoveria uma tarifação mais condizente e alinhada com aquilo que foi praticado entre 2012 e outubro de 2024.

Portanto, a suspensão que foi referida pelo Senador, é importante dizer, se deu a partir de gestões feitas pelo ministério e pela Secretaria Nacional de Aviação Civil junto às concessionárias. As concessionárias foram sensíveis ao tema e se voluntariaram para suspender essa tarifação majorada por 60 dias, até que nós encontremos uma solução, e o que nós estamos fazendo agora é explorando estes dois caminhos: o caminho mais objetivo, mais pragmático, que é uma compreensão da Receita Federal quanto à excepcionalidade do caso de Joinville, frente a outros portos secos que são qualificados como zona primária, de acordo com as normas aduaneiras, ou, caso isso não seja possível, de maneira permanente, que essa decisão, por parte da Receita, não seja concedida provisoriamente até que nós consigamos viabilizar a solução mais permanente que é, efetivamente, a internacionalização do aeroporto de Joinville.

Portanto, a mensagem que eu trago aqui, Senador, é a mensagem de que o assunto está na pauta da Secretaria Nacional de Aviação Civil, é prioritário para a Secretaria Nacional de Aviação Civil e, assim como nós conseguimos, depois de muita insistência do senhor, muita assertividade do senhor nas gestões junto ao ministério - sempre com muita elegância e muita educação, devo dizer e cumprimentá-lo por isso -, essa suspensão temporária, o que resolve e ameniza provisoriamente o problema, eu estou confiante de que a gente vai conseguir uma solução definitiva, ainda que no médio e longo prazo.

Seria essa a mensagem que eu traria aqui para esta Comissão.

Obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu queria só que o senhor deixasse registrado que tem essa solicitação da audiência com a Receita Federal. O primeiro estágio é esse. Se o Dr. Barreirinhas der despacho favorável, a questão do terminal de cargas fica resolvida.

O SR. DANIEL RAMOS LONGO - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Se ele não puder dar, será uma surpresa para mim, porque no diálogo que eu tive com ele, ele sempre defendeu o seguinte: quanto mais agentes operadores nós tivermos, melhor, porque você não fica fazendo esse passeio de cargas, que, às vezes, é de 50km, mas pode ser maior. Quanto mais operadores eficazes, eficientes, houver, melhor para o país e para a Receita Federal.

O SR. DANIEL RAMOS LONGO - Concorrência.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Por isso, essa audiência.

Num segundo momento, a internacionalização do aeroporto é uma questão com que a concessionária tem que contribuir. E aí, tanto a Prefeitura está tomando medidas, quanto a própria Secretaria e a agência reguladora.

Eu vou aqui cometer uma indiscrição. É notícia pública, por isso que eu não estou quebrando o sigilo: que a concessionária pretende alienar, vender as 17 concessões que ela tem no país e as outras três que ela tem na América Latina. Logo, ela

não tem uma disposição efetiva de otimizar o que ela... O que preocupa, não é? Eu quero convidar aquele casal para meus padrinhos de casamento, mas eles estão se separando. É normal, mas não é oportuno. Então eu não posso deixar de dizer isso.

E fica aqui assinalado o seguinte: os blocos, a preocupação de Santa Catarina são os blocos. A licitação foi feita por blocos. A transferência para um outro vai ser feita respeitado o bloco ou vai ser feita individualmente? É uma questão para discussão oportuna.

Neste momento, eu só lhe pediria isto: que a audiência com o Secretário da Receita Federal fosse uma iniciativa da secretaria... do ministério, com a participação da Anac. E se eu puder participar, eu irei.

Assim como quero ocupar o microfone só para agradecer tanto ao Dr. Daniel, quanto ao Secretário Tomé Franca, que realmente se empenhou na busca dessa solução, e ao Ministro, que me recebeu um dia em que ele estava voltando de viagem e mostrou muita atenção, de forma que eu não tenho nenhuma queixa pessoal a fazer.

O meu assunto é o tema e a questão Joinville e região, que foram afetadas dessa forma.

Mas eu lhe concedo a palavra, por favor, Dr. Daniel.

O SR. DANIEL RAMOS LONGO - Pois não, Senador. Eu acabei me esquecendo de mencionar esse ponto. Um pouco para obter essa sensibilidade da Receita Federal junto ao requerimento administrativo que foi apresentado pela operadora do terminal de cargas, nós solicitamos uma audiência. O Secretário Nacional de Aviação Civil solicitou uma audiência com o Secretário da Receita Federal. Essa audiência era para ter acontecido ontem, e nós estávamos nos planejando para chegar aqui à Comissão e trazer já notícias melhores do que aquelas que estamos trazendo agora.

Mas o fato é que, como eu disse, o assunto é prioritário. Por uma questão de agenda, que o senhor bem colocou, em função da conjuntura que a Receita Federal está vivendo neste momento, com um projeto de lei que é prioritário para o Governo Federal, essa agenda não pode acontecer, mas ela deve acontecer ainda esta semana ou, no mais tardar, na semana que vem. Então nós já deveremos ter, nesse momento, uma primeira sinalização da Receita Federal quanto à deliberação da Receita sobre o requerimento administrativo.

E, em paralelo, a gente segue nas tratativas com a concessionária sobre o pleito de internacionalização. A concessionária concluiu um estudo, uma análise de custo-benefício para aferir os investimentos que teria que fazer para adequar o aeroporto àquilo que prescrevem os órgãos de fronteira e comparar com as receitas que abriu mão de ter por meio da operadora do Teca por não receber mais essas cargas oriundas de Viracopos e Guarulhos.

Um estudo indica que é vantajosa a internacionalização do aeroporto. Isso agora está rodando na governança da empresa para que possa haver uma decisão empresarial sobre seguir adiante ou não com essa internacionalização.

A gente acompanha esse trabalho, que é um trabalho interno da empresa, da CCR, da concessionária, operadora do aeroporto de Joinville, e naquilo que for possível para a União, para o Governo Federal ou para o Ministério de Portos e Aeroportos apoiar eventualmente, por meio de alguma diretriz de política pública, nós assim o faremos para encontrarmos uma solução definitiva para essa questão que tanto aflige a população de Joinville.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Eu considero satisfatória a reunião.

Quero agradecer aqui, deixar um agradecimento público ao Senador Marcos Rogério, que me permitiu presidir este momento. Procurei agir como Presidente, apesar de ser autor do requerimento e diretamente interessado.

Agradeço à Secretaria, ao Thales, que confirma... O seu Thales é com TH? *(Pausa.)*

... completamente a figura do filósofo, prestou toda a assessoria aqui. Thales, que se apresenta como filósofo grego, mas é turco. O Thales é de Mileto e Mileto é na Turquia. Não é assim? *(Pausa.)*

Então, considero satisfatório o nosso resultado alcançado. Estamos vivendo neste momento de folga, não é?

O SR. DANIEL RAMOS LONGO *(Fora do microfone.)* - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - O chicote levantou, mas não podemos perder tempo.

Então, eu quero agradecer ao Ministro, ao Secretário de Aviação Civil, a você, ao Dr. Daniel Ramos Longo, cumprimentar e agradecer também à Anac, que, eu repito, espontaneamente comparece na condição de convidada.

Quero dizer que eu acho que todos vocês...

Como é que está escrita a missão da Anac? O que diz na tabuleta?

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO *(Fora do microfone.)* - Segurança da Aviação Civil.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Segurança da Aviação Civil.

Isso significa respeito ao consumidor e, acima de tudo, respeito à economia e, acima de tudo, de tudo, à vida.

O SR. ROBERTO JOSÉ SILVEIRA HONORATO (*Fora do microfone.*) - Com certeza.

O SR. PRESIDENTE (Esperidião Amin. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SC) - Desejo sucesso!

Eu sou um usuário frequente de aviões e por isso preciso acreditar em vocês.

Antes de encerrar, eu quero pedir a aprovação...

Antes de encerrarmos o nosso trabalho, submeto à deliberação do Plenário a dispensa da leitura e a aprovação da ata da presente reunião, o que pode ser feito, temos quórum absoluto, e já ponho em votação simbólica.

As Sras. Senadoras e os Srs. Senadores que a aprovam permaneçam como se encontram. (*Pausa.*)

A ata está aprovada e será publicada no *Diário do Senado Federal*.

Nada mais havendo a tratar, mas havendo muito para tratar no futuro, agradeço a presença de todos e declaro encerrada a presente reunião.

Muito obrigado.

(Iniciada às 9 horas e 20 minutos, a reunião é encerrada às 12 horas e 31 minutos.)