



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

**REUNIÃO**

06/05/2015 - 9ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura,  
Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

**Comissões:** CI, CDR

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Sr<sup>as</sup> e Srs. Senadores, declaro aberta a 5ª Reunião Conjunta das Comissões Permanentes, 9ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Serviço de Infraestrutura e 9ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da 1ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura.

Tenho a honra de convidar, mas ele já está sentado, o Ministro Eliseu Padilha, da Aviação.

Quero, desde de logo, agradecer à S. Ex<sup>a</sup>.

O nosso Presidente Davi Alcolumbre, Presidente da Comissão de Desenvolvimento e Regional, estará chegando dentro de poucos instantes.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública com o Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, Eliseu Padilha, em atendimento aos seguintes Requerimentos:

Requerimento nº 7, de autoria da Senadora Rose de Freitas, aprovado em 25 de março.

Requerimento nº 10, de 2015, da Comissão de Serviço de Infraestrutura, de autoria do Senador Ricardo Ferraço, aprovado também em 25 de março.

Requerimento nº 17, de 2015, de autoria da Senadora Vanessa Grazziotin, aprovado em 15 de abril.

Requerimento nº 9, de 2015, da Comissão de Desenvolvimento Regional, de autoria do Senador José Pimentel, aprovado em 8 de abril.

Agradeço ao Senador Hélio, que acaba de chegar.

Eliseu Padilha é da cidade de Canela, no Rio Grande do Sul. Desde cedo, teve que trabalhar para ajudar no sustento da família. Na infância e na adolescência, destacou-se na escola como um dos melhores alunos da turma concluinte de 2º Grau, da Escola Técnica de Comércio, em Canela.

Acho que foi um gaúcho que escreveu isso. Não é só gaúcho, é seu amigo também.

Ingressou na advocacia em 1974, no Município de Osório. Em 1982, fez pós-graduação em Direitos Reais. Em 1986, iniciou mestrado em Filosofia pela Pontifícia Universidade Católica de Porto Alegre.

Em 1960, foi Presidente da União de Estudantes, em Canela. Em 1966, fundou o MDB e foi eleito Secretário-Geral do Partido. No MDB, elegeu-se prefeito de Tramandaí, no Rio Grande do Sul, em 1989. Em 1992, o nosso convidado, Ministro Eliseu Padilha, foi eleito Presidente da Federação dos Municípios do Rio Grande do Sul. Como presidente daquela Federação, defendeu a tese de que o Município deve ser o ente da Federação a ser fortalecido com maior capacidade de recursos.

Vem de longe a sua fidelidade à tese de uma melhor distribuição de recursos entre os Poderes.

Foi eleito três vezes Deputado Federal pelo Rio Grande do Sul, nas Legislaturas de 1995 até 2011. Ocupou por várias vezes a cadeira de vice-líder do PMDB e foi presidente das comissões importantes na Câmara dos Deputados.

Foi escolhido pelo Presidente Fernando Henrique Cardoso para ser o Ministro dos Transportes e comandar esse setor estratégico do nosso País. Durante a sua gestão na Pasta dos Transportes, construiu, duplicou e restaurou importantes rodovias, como a BR-101.

Aliás, nós dois tivemos a oportunidade de ir a Touros, no Rio Grande do Norte, inaugurar, no Marco Zero, um trecho dessa rodovia.

Em 2007, foi escolhido Presidente da Fundação Ulysses Guimarães, pelo Conselho Curador da entidade.

E agora temos o Ministro Eliseu Padilha à frente da Aviação Civil.

Gostaria de dizer do meu apreço pelo nosso convidado e dizer a ele que gostaria até que pudéssemos falar também sobre reforma política. Mas isso não está na pauta.

Resta, então, após a leitura da biografia e os registros feitos, conceder a palavra ao Ministro Eliseu Padilha.

Com a palavra, o Ministro Eliseu.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Exmos Srs. Senadores da República, que nos honram com a presença neste horário tão matutino, se me permitirem, quero saudar toda a Comissão na pessoa de seu Presidente, S. Ex<sup>a</sup> o Senador Garibaldi Alves Filho, que muito bem representa o meu Partido, o PMDB, no Rio Grande do Norte e no Brasil, e o Vice-Presidente, Senador Ricardo Ferraço, também do PMDB do Espírito Santo, e, de igual forma, brilhante quadro do nosso Partido no cenário estadual e nacional. Quero cumprimentar também toda a assessoria do Ministério que aqui me honra com a sua presença, para ser o pronto-socorro, caso seja necessário. Cumprimento ao nosso Presidente da Anac, que está presente, também com o sentido de contribuir; cumprimento aos assessores dos Exmos Srs. Senadores; cumprimento aos representantes da mídia; e vamos, se me permitir o Presidente, tentar ser objetivos na exposição para que ganhem tempo para o diálogo.

Penso que aqui teremos maior sucesso se conseguirmos dialogar mais, respondendo de forma tão concisa quanto possível às muitas inquietações que certamente serão trazidas.

Para iniciar, saúdo os Senadores e digo do respeito e carinho que tenho por V. Ex<sup>as</sup>. Quero lembrar uma frase do eminente Senador Darcy Ribeiro. Eu fui Deputado durante quatro legislaturas. Ministro de Estado, corri o risco de não disputar a eleição e ficar no Ministério, sabendo que o Ministro era demissível *ad nutum*, mas fiquei até o final do período. No entanto, não tive o privilégio de passar aqui no tapete azul. Não concorri à eleição majoritária do Senado, e uma daquelas falhas na minha biografia política é a de não ter sido Senador da República, cargo que, com maestria, V. Ex<sup>as</sup> estão tão bem desempenhando.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Mas não perca a esperança.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Mas o que dizia Darcy Ribeiro? Perguntado, certa vez, se era muito bom ser Senador da República, Darcy veio com uma frase clássica que V. Ex<sup>as</sup>, por certo, sabem, mas os assessores aqui talvez não lembrem, e a mídia, por ser composta por jovens, não tenha registrado. Disse Darcy Ribeiro o seguinte: "Ser Senador é muito melhor do que estar no paraíso, porque a gente chega ao céu sem precisar morrer". Darcy Ribeiro era um sábio, e vejo que seguramente os seus ditames ainda são muito bem aplicados.

Bem, o que estamos nos propondo a trazer, a *prima facie*, quer dizer, em primeiro lugar, é o programa que, segundo a Presidenta da República, é a menina dos olhos desta Pasta para esta gestão. Saúdo a presença do meu conterrâneo S. Ex<sup>a</sup> o Senador Lasier Martins. Vamos falar sobre o programa que é a menina dos olhos da Presidenta para esta gestão, que é o Programa de Aeroportos Regionais. Vamos ver adiante que é um programa que pretende levar o Brasil para o interior.

Nós temos o desenvolvimento brasileiro marcadamente nos primeiros 200 km em relação à faixa litorânea. E o tempo e alguns gaúchos que foram para o Centro-Oeste, como o Senador Blairo Maggi, o denodo e a pertinácia de tantos outros interiorizaram o Brasil, fizeram com que o Brasil chegasse aos seus limites, quase na costa dos Andes, com atividades altamente produtivas. Hoje, as *commodities* produzidas no Brasil - e sintetizo nessa expressão várias atividades - fizeram com que o Brasil fosse economicamente viável.

Há quem veja a parte mais viável do Brasil exatamente nesse "interlan", que hoje não está servido pela aviação civil, de forma conveniente. Eis o desafio da Presidente: ela pretende interiorizar o Brasil, integrar os brasileiros, levar o desenvolvimento ao interior do Brasil e, mais do que tudo, especialmente na Amazônia Legal, fazer com que esse serviço seja fator determinante de suprimento de algumas carências que as circunstâncias geográficas, fáticas e demográficas fazem com que aconteça. Exemplo: lá na Amazônia Legal, especialmente nos Estados do Amazonas, do Pará, do Amapá, parte de Roraima, temos duas alternativas no caso de emergência médica, por exemplo. Exigindo um tratamento imediato,

uma cirurgia ou um tratamento do sistema cardíaco com rapidez, nós temos ou 30 minutos de avião ou oito dias de barco. Por óbvio, os 30 minutos devem ser providenciados para que, na Amazônia Legal, os brasileiros possam sentir-se cidadãos perfeitamente integrados ao território nacional.

Com essa preliminar, vamos a alguns dados. Depois entramos na questão propriamente dita dos aeroportos regionais.

Nós tivemos, nesse período de 2004 a 2014, uma efetiva democratização do transporte aéreo. Nós tivemos uma redução na tarifa doméstica de 48% - 48% foi a redução na tarifa das passagens aeroportuárias nesse período! -, e isso fez com que déssemos um salto na participação da população brasileira no transporte aéreo. Nós atingimos 117 milhões de passageiros no ano passado. Houve um aumento de 170% entre 2004 e 2014! Isso é mais do que 10% a média anual durante dez anos. Nem a China, nesses dez anos, manteve isso. A China teve pontos em que chegou a 13, 12, 11 e caiu depois. O desenvolvimento do PIB da China é que fala.

Nós temos, então, uma demanda por transporte aéreo crescente. Por quê? Porque o Brasil está se interiorizando. O transporte aéreo brasileiro ainda está em expansão, e todas as projeções apontam para esta direção. E nós devemos triplicar a nossa capacidade em 20 anos, o que significa dizer que deveremos ter em torno de 350 milhões de passageiros daqui a 20 anos. E 20 anos parece tão distante quando não olhamos para trás, onde estávamos há 20 anos e o que estávamos fazendo. Para mim, pessoalmente, parece que foi ontem. Há 20 anos, eu era Ministro dos Transportes, trabalhando em uma situação... Não, Deputado Federal, quase Ministro dos Transportes.

Aí nós temos a evolução da satisfação dos passageiros nos últimos dois anos. Isso é fundamental, porque não adianta só colocarmos muita gente no sistema. Vamos ver como é que a população está vendo a evolução deste meio de transporte, como é que ela está sentindo a nossa capacidade de termos aeroportos que sejam competitivos economicamente mas que sejam mobilizadores, criadores da satisfação da cidadania, do cidadão.

Nós temos, então, um gráfico que começa - ali está um pouquinho apagado - em 2013, quando iniciamos em 3,86. O que é o 3,86? De uma escala de 1 a 5, é 3,86. Se estivéssemos falando de 10, seria 7,72. Se estivéssemos falando de uma escala de 1 a 100, seria 72. O importante é que, em 2013, tivemos as concessões, tivemos as obras. Observem aquele amarelo, que é o período das grandes obras nos aeroportos concedidos. E, depois, entregues as primeiras grandes obras, nós começamos uma reta ascendente, que sai de 3,5 vai 3,9, 3,94 e, agora, nesse trimestre, chegamos aos 15 principais aeroportos do Brasil; e 4,07 significa dizer que é um nível de satisfação de 80, vou repetir, 80,14% no que diz respeito à aferição do usuário.

Quem toma o transporte aéreo nesses 15 aeroportos brasileiros, que concentram mais de 80% das passagens aéreas do Brasil diz para nós todos que está satisfeito, em 80%, com o que lhe é apresentado. De 80 para 100, faltam 20. Apenas para lembrar, vamos lembrar alguns serviços públicos, outros serviços públicos e a aferição da população. Aqui, 80,14% de aprovação. Não vou citar nenhum. Pensemos alguns serviços públicos e vamos ver que tipo de aferição nós temos da população.

Foram ouvidos, foram entrevistados 150 mil brasileiros. Essa não é uma amostragem de 3 mil, 4 mil, que estamos aferindo. Todos os dias, nos aeroportos brasileiros, temos uma equipe que está entrevistando quem embarca ou desembarca para saber como ele foi atendido no *check-in*, como ele foi atendido na entrega da bagagem, quanto tempo demorou a entrega da bagagem: aumentou, diminuiu?

Enfim, a satisfação é crescente e chega a patamares que nos deixam profundamente honrados, distinguidos, como Governo, quando se alcança uma aferição acima de 80%. Repito, não conheço nenhum outro indicador de serviço público com esse número. Possivelmente haja, mas eu não conheço.

Adiante.

O índice de atraso dos aeroportos brasileiros nesse período, dezembro de 2007 até agora, dezembro de 2014: Nós tínhamos um índice de 29,84%. Olhem lá: histórico do índice de atraso para trinta minutos, até trinta minutos. Nós tínhamos praticamente 30% dos voos, 29,84%. E vamos lembrar que tivemos um aumento de 88% na movimentação de passageiros nesse período, 2007 a 2014, e caiu de 29,84% para 11,3%. Vou repetir: praticamente a um terço do que era sete anos atrás, e tivemos 88% a mais de passageiros. Então, tivemos um aumento quase que dobrando o número de passageiros e tivemos uma redução no atraso de voos em praticamente dois terços, sobrou praticamente um terço. Isso mostra que o serviço aeroportuário, a coordenação de toda a atividade, seja da navegação aérea, seja do sistema nosso dos serviços para dentro do pátio e para fora do pátio, os serviços nossos melhoraram muito e estão melhorando, continuam melhorando, e a tendência e a nossa pretensão é de que continuem melhorando e muito.

Adiante.

Aí apenas dois exemplos de aeroportos que nos deixam, pelo menos a mim, profundamente honrado com o que está acontecendo no sistema aeroportuário brasileiro: um aeroporto, o nosso aqui de Brasília, que todos nós conhecemos e sabemos.

Senador Raupp, grande honra vê-lo aqui no plenário, Presidente do meu partido, companheiro de partido por tantos anos, há tanto tempo.

Mas dois aeroportos que são simbólicos: o aeroporto de Brasília. Um empresário gaúcho veio me visitar semana passada, duas semanas atrás, abriu os braços e diz: "Padilha, hoje senti orgulho em ser brasileiro." Eu digo: "Só hoje? Por que, o que houve?" Ele diz: "Não, desci no aeroporto de Brasília, e confesso que não sabia se estava descendo no Brasil ou estava descendo na Inglaterra, na França ou na Alemanha." Eu digo: "Não, o aeroporto nosso não deve nada a nenhum aeroporto do mundo." E realmente, nós, que estamos há tanto tempo aqui em Brasília, sabemos de toda a transformação que aconteceu no aeroporto de Brasília e a positividade dos serviços que lá estão sendo prestados.

E para mostrar que não é só aqui na nossa Brasília que temos esse cuidado, o aeroporto de Manaus é um dos aeroportos mais bonitos plasticamente. do Brasil. Falo do aeroporto de Manaus. É um dos aeroportos estratégicos para o Brasil, hoje um dos grandes aeroportos de cargas, mas é, em relação ao Brasil e à efetiva ocupação da Região Amazônica, fundamental como base de apoio para tudo aquilo que se pensa na Amazônia Legal.

Adiante.

Vamos agora então ao nosso Programa de Investimentos na Aviação Regional. Ele está incluído no PIL, o Programa de Investimento e Logística, e hoje temos cerca de 80 aeroportos regionais com voos regulares. Quando tivermos a implantação do programa, e a previsão é de que esteja implantado totalmente no curso destes quatro anos, estaremos então prontos a receber voos regulares em 270 aeroportos do Brasil, no interior do Brasil. Isso aí exclui os aeroportos das capitais, são aeroportos regionais. Mais de 40 milhões de brasileiros, ou seja, 21% da população não tem acesso a um aeroporto próximo da sua residência. Quarenta e três por cento da população do interior gostaria de viajar de avião e não tem como fazer. Quem diz isso é o Data Popular, um instituto que todos nós conhecemos, de alta credibilidade.

Devido à escassez de rotas, os voos regionais são muito caros. São 31% mais caros que os voos entre as capitais - a fonte é da nossa própria agência. É que o querosene do avião, normalmente, na medida em que se vai afastando do litoral ou das refinarias, vai ficando mais caro. Isso é um exemplo apenas.

Os aeroportos regionais funcionam como indutores do crescimento econômico de uma região, e aqui vem o que eu dizia com relação ao agronegócio, à exploração das nossas *commodities* de um modo geral: 50% das nossas viagens realizadas com origem ou destino em aeroportos regionais são feitas por executivos a negócios. Vou repetir: 50% das viagens dos aeroportos regionais são feitas a negócios. É alguém que vai para trabalhar.

E eu, quando tenho que, internamente no Governo, justificar a razão pela qual temos que manter investimentos nesta área, sempre chamo atenção para esses 117 milhões de passageiros que foram vendidos no ano passado. Não são sete milhões de pessoas, porque nós mesmos viajamos várias vezes, mas seguramente é um contingente de alguns milhões, mais de 80 milhões de brasileiros que passam nos aeroportos. E estes são formadores de opinião.

Mesmo o capataz de uma fazenda ou o operador de uma máquina que trabalha numa jazida mineral é um líder do setor em que atua - Senador Paulo Bauer, é uma grande alegria vê-lo aqui -; ele é um líder, logo é um formador de opinião. E este serviço aeroportuário não pode sofrer quedas, porque ele tem reflexo imediato em todos os formadores de opinião do País, porque eles passam pelos aeroportos.

Pesquisas com origem e destino revelam que temos mais de 3,5 mil Municípios brasileiros no transporte aéreo regular como origem ou destino real dos passageiros. O que é isso? Na nossa pesquisa, perguntamos: onde você mora? E ele dá o Município e o Estado. E a gente vai colocando. Então, temos viajando hoje no nosso sistema brasileiros de 3,5 mil Municípios - ainda estão faltando dois mil Municípios que querem se inserir nesse processo também. E esse é o desafio da aviação regional.

Adiante.

O potencial que temos ainda, se considerarmos apenas os Estados Unidos da América do Norte, nosso parceiro de tantos negócios e grande País também americano, com tempo de civilização também semelhante ao nosso. Nós temos população de 200 milhões, eles de 315 milhões; área nossa de 8,5 milhões; deles, 9,3 milhões. Só que a deles, mais ou menos 50% dela, durante o ano, é inaproveitável pelas circunstâncias climáticas em que vivem. Na nossa, temos sol a pino nos nossos 8,5 milhões de km.

Aeronaves e serviços no Brasil: 460 - falo eu de aviação regular. Lá: 5,19 mil. Nós não temos 10% do que eles têm. Cidades servidas: nós temos 105, eles têm 390. Mercados servidos, que são atividades que têm aviação específica direcionada: temos 450 e eles têm 3 mil.

Aquela marca em azul no território americano e a marca em azul no nosso território mostram o quanto, em tese, poderemos avançar nos próximos anos.

Adiante.

Aqui temos uma curva do crescimento da aviação civil ocorrida no Brasil e projetada para os próximos 20 anos, tanto na aviação geral quanto... Não entenda aviação geral aqui como aviação geral no linguajar clássico dos nossos profissionais da aviação, mas, sim, somando a aviação regional e a aviação das capitais. Nós saímos de 72 milhões de passageiros em 2003, chegamos em 218 milhões em 2014, e a nossa projeção é chegar 614 milhões em 2035.

Então, vocês observem, V. Ex<sup>as</sup>, Srs. Senadores, observem que nós vamos ter um crescimento praticamente triplicando o número de passageiros que nós tivemos nos nossos aeroportos neste ano.

Na aviação regional, que é aquele vermelho, e aí é que, realmente, nos interessa neste momento, observem que nós tivemos um crescimento de 11% ao ano entre 2003 e 2014 e temos um crescimento projetado para os próximos 20 anos de 9%.

Pergunto, mais uma vez, qual outro setor em que nós temos, com base científica, fundamentada, um crescimento projetado de 9% ao ano nos próximos 20 anos?

Portanto, é um setor que tem ampla, absolutamente ampla capacidade de expansão.

Na aviação como um todo, nós temos, na linha azul, que nós deveremos crescer 5,2 nos próximos 20 anos, o que nos faz, sempre que falamos no nosso processo de concessões aeroportuárias, que teremos *players*, seguramente, *players* internacionais interessados em participar, porque nós temos um grande mercado em expansão.

Esse é um setor que, independentemente das circunstâncias... Claro, poderemos ter alguma modificação na curva, mas a curva é ascendente e, na soma, será com essa velocidade certamente, até porque as crises conosco têm sido crises breves, passageiras e que são superadas rapidamente.

Adiante.

Aí, a nossa situação de hoje: no mapa da esquerda, os aeroportos que nós temos, hoje, cadastrados na Anac e, à direita, como será depois da implantação do programa de aviação regional. Esses em laranja, ouro, são os novos do programa de aviação regional que está sendo implantado já há vários anos - há três anos em estudo e implantação - e estamos chegando nas primeiras licitações agora.

Vamos adiante.

O que nós queremos? Eu já, brevemente, falei sobre isso: queremos integrar o território nacional, desenvolver polos regionais.

Por que se escolhe um determinado município? Por que foram esses 270? Ele, pelo IBGE, por estudos dos Estados, foi apontado como sendo um polo de desenvolvimento regional. Por vezes, no Estado, dizem: "Mas esse município é menor do que o outro que está do lado." Ocorre que é esse é que, em tese, tem o maior potencial para desenvolvimento regional, segundo o IBGE e as autoridades estaduais, que foram os dois principais pontos de referência.

Fortalecimento dos centros de turismo, esta é uma outra preocupação da Presidenta. Diz ela que nós temos que dar, também na aviação, a conotação que o turismo precisa ter no Brasil.

Nós somos, ainda, um continente turístico inexplorado. Se nós virmos os níveis de visitação da Torre Eiffel, em Paris, e virmos o volume de turistas que ocorrem ao Brasil durante todo o ano, nós vamos ver que nós temos, realmente, que somos um continente inexplorado.

Quando se fala em turismo de natureza, a Amazônia Legal, a Amazônia como um todo é mencionada por mais de 85% daqueles que são entrevistados como seu destino predileto. E por que não vão? Porque não tem aeroportos, porque não tem infraestrutura para poder chegar.

Garantia, também, ao acesso - aquilo que falei - nas comunidades da Amazônia Legal.

Saúde e inclusão social.

Vinte minutos de avião ou 10 dias de barco - nós temos que tentar viabilizar os 20 minutos com avião.

Aí, está o desenho maior do programa, da primeira fase do programa: são 270 aeroportos, com uma previsão de investimentos de 7,3 bilhões.

Na Região Norte, estão previstos 67 aeroportos, com 1,7 bilhão; no Nordeste, 64 aeroportos e 2,1 bilhões; no Centro-Oeste, 31 aeroportos e 900 milhões; no Sudeste, 65 aeroportos e 1,6 bilhão; e no Sul, 43, com 1 bilhão.

Nós vamos, depois, abrir Região e Estado, para a gente ver melhor.

Adiante.

Aí, o programa no Norte. Se nós pegarmos os 67 da Região Norte, quatro são no Acre; no Amazonas, 25; no Amapá, dois; no Pará, 24; em Rondônia, seis; Roraima, três; Tocantins, três.

Com isso, temos os 67.

Adiante.

Aí, temos Estado por Estado, quais são. Depois, nós vamos dar uma olhada.

Adiante.

Programa de Aviação Regional, agora, no Nordeste: 64 aeroportos. Alagoas, 2; Bahia, 20; Ceará, 09; Maranhão, 11; Paraíba, 03; Pernambuco, 09; Piauí, 07; Rio Grande do Norte, 02; Sergipe, 01. Sessenta e quatro aeroportos no Nordeste.

Adiante.

Aí estão eles. Depois, nós poderemos vê-los.

Agora, Centro-Oeste: Goiás, 10; Mato Grosso do Sul, 05; Mato Grosso, 13. São 31 aeroportos.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. ELISEU PADILHA** - Essa é de 2012... A definição não é minha. Mas vamos adiante.

Depois, nós entramos no detalhe.

No Sudeste: Espírito Santo, 04; Minas Gerais, 33; Rio de Janeiro, 09; São Paulo, 19, completam os 65 aeroportos.

Adiante.

Aí está a especificação.

Agora, por último, o Sul, 43: Paraná, 15; Rio Grande do Sul, 15; Santa Catarina, 13.

Muito bem, este quadro é importante.

Nós temos, então, 270. Os estudos começaram ao final do ano de 2012.

Apenas para rememorar, a Presidência da República entendeu que deveria ser uma atribuição do Banco do Brasil promover estudos, promover o licenciamento, promover a licitação de todas as obras dos aeroportos regionais, o mesmo valendo para os silos e armazéns do Ministério da Agricultura e das Casas da Mulher, que são feitas também nos vários Estados. Pois bem, o Banco do Brasil iniciou esses estudos no início de 2013. Nós temos já: dos 270, 263 aeroportos com estudos concluídos, inclusive o estudo de viabilidade técnica. Dos estudos preliminares, 192 já foram entregues. E anteprojetos autorizados... O que é anteprojeto autorizado? Nós estamos com licenciamento ambiental, por isso se fala anteprojeto, para 55 desses aeroportos. Por que anteprojeto? Porque, no licenciamento, pode vir ainda uma sugestão de alteração do aeroporto, e aí teremos de fazer o projeto de novo naquilo que for recomendado pelas autoridades ambientais.

Adiante.

Como é que funciona este programa?

E aí vem uma informação que, por certo, V. Ex<sup>as</sup> já a detém, mas vamos voltar a ela. Este programa é financiado pelo FNAC (Fundo Nacional da Aviação Civil). Não é fonte 100 do Orçamento, o que significa dizer que não está incluído, este programa, nos recursos ordinários do Orçamento da União. É recurso do próprio fundo, definido por lei, com a aplicação exclusiva em investimentos na aviação civil. Não pode ser aplicado em nenhum outro programa, apenas investimento - e não custeio - da aviação civil. Pois bem, tínhamos, na virada do ano, cerca de R\$1,852 bilhão de saldo nesse Fundo, naturalmente, no caixa geral da União, no Tesouro Nacional.

Nós vamos arrecadar, neste ano, em torno de R\$4,4 bilhões para esse Fundo. De onde sai esse dinheiro? Em cada passagem aérea, há lá um pedacinho: Ataer (Adicional de Tarifa Aérea), e parte para vai para esse Fundo. E há também o valor das outorgas nas concessões dos aeroportos. Apenas, *en passant*, o aeroporto do Galeão foi concedido por cerca de R\$19 bilhões, e esse dinheiro integra esse FNAC (Fundo Nacional da Aviação Civil).

No Brasil, como em todos os países do mundo em que fomos estudar a aviação regional, os grandes aeroportos financiam, subsidiam os pequenos aeroportos, a aviação regional. A aviação regional é indutora do sistema, tendo regularidade. Se lá em Sinop, Blairo, tiver voo garantido todos os dias, em pouco tempo haverá passageiro todos os dias lá.

O que vamos fazer para isso - e essa é a proposta do Governo da Presidente Dilma -? Nós vamos subvencionar 50% dos assentos da aeronave com origem ou destino nesses aeroportos. Significa dizer que, em princípio, a companhia não pode dizer que não vai operar porque não tem passageiro. Subvencionando 50%, teremos a garantia, por contrato, de que a companhia vai operar.

Na Amazônia Legal não há esse limite de 50%. Esses 50% ficam limitados a 60 assentos se a aeronave passar de 120 lugares. Na Amazônia Legal não há limite. Lá se subvencionam até os 100% se for o caso. Por quê? Porque na Amazônia Legal há todo outro caráter sociointegrativo da cidadania brasileira. Quer dizer, a grande extensão territorial exige que tenhamos com ela outro tipo de tratamento.

Com isso, vamos reduzir a diferença entre as passagens aérea e rodoviária. Não vou dar aqui o nome da companhia aérea, mas, há poucos dias, estive comigo o Presidente de uma companhia aérea, dizendo o seguinte: "Tendo passagem aérea e por via rodoviária - ônibus - entre duas cidades, comprar na minha companhia com até 21 dias de antecedência é mais barato que o ônibus. Se não for, eu devolvo o dinheiro." Isso é apenas para mostrar o nível de competitividade que a nossa aviação civil está conseguindo atingir. Então, com isso, nós vamos reduzir a diferença da passagem e estimular novas rotas regionais.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. ELISEU PADILHA** - Sim, senhora. Já passou?

Também é importante ter presente que nós contamos com a parceria com Estados e Municípios para esse programa ficar de pé, porque lá no interior nós precisamos ter - como esse programa funciona? - um equipamento mínimo internacionalmente admitido como mínimo para um aeroporto receber voos regulares, uma casa de combate a incêndio correspondente à pop que será atendida, um terminal de passageiros correspondente, a pista que vai caracterizar o tipo de aeronave que pode lá operar, o pátio de estacionamento e a casa de navegação aérea. São os cinco equipamentos internacionalmente exigidos. Deveremos ter todos eles. Mas não adianta ter a casa de combate a incêndio se não tiver o homem de combate ao fogo, não tiver o bombeiro.

Propus, Senador Lasier Martins, que no Rio Grande - é uma experiência - nós fizéssemos um convênio com o Governo do Estado, Polícia Militar e Corpo de Bombeiros, porque, em todas as cidades em que há aeroporto regional, há uma corporação grande da brigada militar, que é a Polícia Militar, e por vezes dos bombeiros. Que se fizesse um convênio e os bombeiros, que são os profissionais do setor, pudessem dar essa garantia. Por quê? Porque é difícil treinar - não é impossível; nós treinamos muitos - tanta gente em Municípios que são relativamente pequenos, em que o custeio não é tão fácil para os Municípios. Eu presidi entidade municipalista, fui Prefeito, presidi entidade regional, entidade estadual e entidade nacional e, agora, por uma das funções que estou desempenhando, tenho que tratar também da relação com os Municípios. Os Municípios sofrem, neste momento, uma crise profunda, especialmente os pequenos Municípios. Eu fui Prefeito há vinte e poucos anos e tivemos um processo de transferência de atribuições - saúde, educação, inclusão social, para não dizer que a segurança tem que ajudar, que o Judiciário tem que ser ajudado.

E o Prefeito é a porta mais próxima. Logo, os Municípios têm dificuldade.

Como é que estamos pensando em suprir isso? Nós estamos fazendo uma readequação, estamos fazendo uma redefinição, estamos fazendo uma revisão estrutural da Infraero.

Vamos dividir a Infraero em uma Infraero Serviços, para o que estamos buscando uma parceria internacional, um grande operador aeroportuário internacional. Por que isso? Porque vamos, em que pese a qualificação da nossa Infraero - 43 anos de bom serviço prestado ao Brasil -, mas queremos profissionalizar para que esta empresa possa ser um *player* de mercado interno e externo.

Nós queremos convertê-la numa operadora aeroportuária para suprir essas deficiências do programa, se for o caso. A garantia do programa temos que ter, no limite: fizemos as obras, contratamos a empresa para voar e operar o aeroporto. A Prefeitura diz "eu não jeito, eu não tenho dinheiro, eu quebrei". A companhia aérea vai ter que ir lá. O passageiro, depois de fidelizado, conta com aquilo, "eu vou trabalhar lá, porque tem este voo". Então, temos que ter a garantia de que vai funcionar. A Infraero Serviço será o pronto-socorro.

Daí, por que falei na posição estratégica do Aeroporto de Manaus. Este é um aeroporto que será integrado ao patrimônio da Infraero - ele, Congonhas e Santos Dumont. São três aeroportos simbólicos para a aviação brasileira, mas simbólicos, também, para a reestruturação da Infraero. Esses três irão para o patrimônio da Infraero propriamente dito, porque, hoje, os aeroportos ainda não estão integrados ao patrimônio da Infraero. Estes irão, por várias razões e para vários fatores.

Pois bem, teremos, então, a Infraero Serviço e a Infraero Participações, porque todos nós sabemos que a Infraero detém 49% do Aeroporto de Brasília, 49% do Aeroporto de Guarulhos, 49% do Aeroporto do Galeão, 49% do Aeroporto de

Confinos, 49% do Aeroporto de Viracopos. Portanto, há um potencial em termos de projeção futura, de ter um grande capital para atuar no mercado, como um *player* de mercado também, no plano dos investimentos.

Então, a Infraero está desenhada para ter uma nova atuação a partir deste ano, e não é coisa para muita distância. Algumas das nossas propostas já estão em execução, foram aceitas pela Presidenta. negociamos com o Ministério do Planejamento, por óbvio, antes, com o Ministério da Fazenda, levamos à Presidenta e estamos implementando algumas das medidas já. O que é que falta? Onde é que estamos? Nós temos que concluir os estudos ambientais e os projetos. Aí, alguém fala: "Padilha, mas, vem cá, conta para mim uma história: por que que esse negócio demora tanto? Isso começou em 2012, foi lançado em 2012".

Primeiro, o Banco do Brasil não tinha equipe para pensar em aeroporto. Teve que montar uma equipe. Como não tinha para pensar nos silos e armazéns, também, e não tinha para a Casa das Mulheres, mas foi montada uma equipe grande e competente, no Banco do Brasil, que demorou um tempo de aprendizado. Esse é o número um.

Número dois: no próprio Ministério, lá, na Secretaria de Aviação Civil, temos que ter a humildade de dizer que também tivemos que aprender, porque não foi para a Infraero essa atribuição. A Infraero tem 43 anos de experiência. Não. Veio para SAC. Nós temos, internamente, todo o controle do processo e, por óbvio, tivemos que aprender, e esse aprendizado não se dá de uma hora para outra também. Isso demorou um tempo.

E, terceiro, tivemos sérias questões ambientais que entravaram todo o nosso processo de licenciamento.

Vou dar um exemplo: há um Município de um Estado brasileiro em que o Banco do Brasil protocolou o pedido de licença ambiental. Deram-lhe o termo de referência em que buscavam indenizações de possíveis passivos ambientais daquele aeroporto, desde o ano de 1932 até agora. É um programa nacional, está no PIL, o programa de investimentos, é o Governo Federal, é o primo rico. Então, vamos tirar, aqui, tudo que pudermos, agora, para resolver os problemas do Município, e, vamos lembrar: temos competência concorrente legislativa da União, dos Estados e dos Municípios na questão ambiental, cada um no seu campo.

A União no campo maior, o Estado no campo menor e o Município no menor, mas cada um é competente.

Quando o Senador Osmar Dias, então diretor do Banco do Brasil, confidenciou-me isso, ocorreu-me aquilo que, por vezes, temos vantagens em ser advogado - pouquíssimas vezes, mas, por vezes, temos vantagem. Aí o advogado diz: "espera aí, quem é constitucionalmente o ente federado responsável pela formulação da política ambiental?" A União. "Quem é o ente federado responsável pela concepção da política da aviação civil?" A União. Então, calma aí. Licenciamento para aviação civil quem define é a União. Conseguimos internamente trabalhar, é um tema que está praticamente elucidado. E ganhamos velocidade para, em 90 dias, é o prazo estipulado, termos a consumação do processo e podermos andar.

Então, agora o que falta? Falta concluir os estudos ambientais, fazer o edital de licitação, RDC, quer dizer, vamos ter rapidez nisso, e executar as obras.

Que obras são? Vamos adiante. Aí temos um sítio aeroportuário modelo. Lá estão a pista, o pátio, o SCI (Serviço de Combate ao Incêndio), TPC (Terminal de passageiros), pátio para aeronave, um pequeno pátio para estacionamento para reparo, se for o caso, e para parte de fora, estacionamento de veículo.

Essa é a ideia de um sítio aeroportuário. Ele tem que ter a pista, uma área de escape nas duas extremidades, nas duas cabeceiras. Neste caso, é uma pista de 1.490 metros na totalidade, considerando as duas áreas de escape ou área de segurança.

Adiante. Aqui um exemplo de um cenário, é a mesma coisa que falei antes, apenas colocando número. Neste operaria uma aeronave tipo 2C, o peso com 100% de decolagem, o orçamento, o custo, R\$18,4 milhões. Um novo terminal de passageiros com 680 metros quadrados, vamos ver os terminais logo adiante. O pátio tranquilo, a pista sem ampliação. Tempo de obra, 12 meses. Isso é que é importante. Tempo de obra previsto de 12 meses para o todo: pista, estação de passageiros.

Por que tão rápido? Vamos ver as estações de passageiros. Olhem só, as estações de passageiros serão moduladas, teremos quatro tipos, 682m<sup>2</sup>, 1.210m<sup>2</sup>, 1.935m<sup>2</sup>, 2.884m<sup>2</sup>, dependendo da demanda. Mas ela é modulada, observem que a primeira, A, é o primeiro módulo. Olhem pela cor, e vocês verão que só vamos acrescentando módulos. Logo, quem vai construir isso possivelmente serão duas ou três empresas que farão no curso de todo esse tempo, porque vai empreender com equipamentos de alta tecnologia, com placas moduladas. Poderemos fazer isso rapidamente. Daí por que se fala em 12 meses o tempo da construção.

Adiante. Ao final, uma projeção de um desses aeroportos regionais, que é o módulo C, com 1.935 m<sup>2</sup> o terminal de passageiros.



Adiante. A exposição era esta. Naturalmente, fui breve na exposição, tão rápido quanto possível, para ganharmos tempo no nosso questionamento e nossas possíveis respostas.

Desde já, agradeço muito a presença de V. Ex<sup>as</sup>, de todos que aqui acorreram. Quero reiterar minha satisfação, minha alegria em comparecer ao Senado Federal para, mais uma vez, trazer informações do Governo ao qual pertencço e o qual defendo na minha área com todas as forças e com muita convicção.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Agradeço ao Ministro Eliseu Padilha pela sua exposição objetiva, clara.

Nós temos aqui a presença de Senadores e Senadoras membros de duas comissões: Comissão de Serviço de Infraestrutura e Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, sendo assim, convido o Senador Davi Alcolumbre para dar início à sessão de indagações dos Senadores.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Bom dia, Presidente Garibaldi; bom dia, nosso Ministro da Aviação, Eliseu Padilha.

Cumprimento as Senadoras e os Senadores aqui presentes.

Agradeço à equipe técnica da nossa Comissão de Desenvolvimento Regional e à equipe técnica da Comissão de Serviço de Infraestrutura, que trabalharam muito para que pudéssemos construir este momento de debate e discussão sobre esse modelo que o Governo Federal constrói com a implantação e a proposta de desenvolver a aviação regional em todo o País.

Agradeço a V. Ex<sup>a</sup>, Sr. Ministro, poder ter vindo a esta Casa acompanhado de sua equipe.

Cumprimento o Presidente da Anac, que, em todos os momentos em que solicitamos encontros para discutir, debater alguma coisa de interesse nacional, a Anac e a Assessoria do Ministério que S. Ex<sup>a</sup> conduz têm sido solícitas quanto aos nossos questionamentos e indagações.

Agradeço as proposições. Recebemos agora há pouco a explanação impressa que V. Ex<sup>a</sup> faz a esta Comissão.

Diante do contexto em que V. Ex<sup>a</sup> assumiu a Pasta este ano, com certeza, iremos acompanhar o desenrolar da atuação de V. Ex<sup>a</sup> frente a esse planejamento, assessorado por técnicos e acompanhado por esta Casa. De nossa parte, terá a compreensão inclusive no que se refere às dificuldades que o nosso País enfrenta hoje, relacionadas às questões financeiras.

Fiquei feliz com as ponderações de V. Ex<sup>a</sup> quando diz que a espinha dorsal dos recursos para a implantação desse projeto não está vinculada diretamente ao Orçamento Geral da União.

Escutamos falar muito, Ministro, da crise, do contingenciamento, dos problemas econômicos, e, quando V. Ex<sup>a</sup> vem a esta Casa e diz que este planejamento do Ministério que V. Ex<sup>a</sup> conduz tem especificamente recursos através deste Fundo, que somavam, no final do ano passado, quase R\$2 bilhões, e que terão este ano quase R\$4,5 bilhões, ficamos muito felizes e temos a convicção de que realmente essa meta do Governo será alcançada. Assim, com certeza, teremos a integração das Regiões, especialmente, posso falar, do Norte e do Amapá, Estado que represento nesta Casa.

Realmente, esta Região, como todo o País, precisa dessa integração e dessa oportunidade de ter espaços, esses aeródromos construídos para fazer essa interligação, para diminuir a distância entre essas cidades e para promover que essas pessoas do interior, dos lugares mais distantes deste País possam ter acesso a um meio de transporte, com certeza, muito seguro, muito rápido.

O planejamento do Governo com relação à tarifa, no que diz respeito aos incentivos, vai proporcionar o deslocamento dessas pessoas a um preço razoável, aceitável, incluindo, nesse sistema, milhões de pessoas que querem utilizar dessa rede.

Eu queria falar de um caso específico, um caso do meu Estado, do Estado do Amapá, e que parece que é uma questão provinciana, mas não é, no nosso caso do Amapá. Ministro, temos, no Estado do Amapá, na capital do Amapá, onde circula 70% da população do Estado, uma obra iniciada em 2004, paralisada em 2007 e retomada em 2013.

Já tivemos lá a presença de algumas lideranças. Inclusive, a Presidente Dilma esteve no Amapá, no ano passado, e se colocou solidária ao término das obras desse aeroporto de Macapá, que se arrastam por quase 12 anos. Esperávamos, inclusive, com a participação de V. Ex<sup>a</sup>, como Ministro, ter essa ordem de serviço ainda este ano. E, diante da perspectiva de realmente concretizarmos esse desejo, a Infraero já fez a licitação, já fez o projeto, já resolveu os entraves burocráticos de problemas com o Tribunal de Contas e com a Justiça. Estamos esperando só a ordem de serviço da empresa que venceu a licitação, para ter esse sonho, que começou 12 anos atrás, do Aeroporto Internacional de Macapá, realizado.

Então, faço esse apelo em meu nome, em nome da Bancada do Amapá, já que esse é um desejo do povo amapaense, porque precisamos ter essa obra concluída. Está lá a obra. A União, o Governo Federal já gastou recursos para construir parte dessa obra, e estamos muito perto de ter a retomada dessas obras, em virtude de que todos os problemas, como falei,

judiciais, contábeis, financeiros, problemas que motivaram a paralisação, relacionados ao TCU, resolvidos. Infraero e o Ministério já fizeram a sua parte.

Então, assim, falta muito pouco. Eu venho aqui, humildemente, pedir ao Governo Federal, em nome de V. Ex<sup>a</sup>, que faça justiça a essas pessoas que vivem no Amapá e dê a ordem de serviço para essa empresa, que já venceu o certame, que já está preparada para iniciar. Nós já visitamos o superintendente, do Amapá, da Infraero. Todos os amapaenses estão ansiosos para que essa obra seja retomada.

E assim, eu vejo que está muito perto. O meu pleito hoje aqui, como Presidente da Comissão, é a defesa do País, mas sobretudo a defesa do Amapá, que é o Estado que me colocou nesta Casa.

Quero fazer esse pedido ao Governo Federal, na pessoa de de V. Ex<sup>a</sup>, para que possamos ter realmente a ordem de serviço para essa empresa e para que possamos, definitivamente, depois de 12 anos, ter a obra retomada, a obra do Aeroporto Internacional de Macapá concluída.

Então, para não me alongar muito e para participar do debate, relacionado a outras regiões do País, encerro a minha ponderação.

Antes de passarmos à lista de inscrição, a palavra ainda está com o primeiro Senador inscrito, Senador Blairo Maggi, mas como o Senador Acir é Vice-Presidente da Comissão...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - O Senador Acir é o Vice-Presidente, tem prioridade.

**O SR. GARIBALDI ALVES FILHO** (Bloco Maioria/PMDB - RN) - Não, mas é o seguinte, democraticamente, já que eu passei a Presidência para V. Ex<sup>a</sup>, vamos dar, então, a vez ao Vice da Comissão de Infraestrutura, o Senador Ricardo Ferraço.

E vou dar uma sugestão a V. Ex<sup>a</sup> de adotarmos um bloco de três Senadores, aí o Ministro responde. Porque já há 14 inscritos, por enquanto.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Pronto. Então, seguindo as orientações do Líder Garibaldi...

**O SR. SÉRGIO PETECÃO** (Bloco Maioria/PSD - AC) - Presidente, inscreva mais um aí.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Quinze. Pronto. Senador Petecão.

Seguindo as orientações do Senador Garibaldi e aceitando a sugestão, também, de fazermos o bloco, Ministro, de três Senadores, eu passo a palavra ao Vice-Presidente, Senador Ricardo Ferraço.

**O SR. GARIBALDI ALVES FILHO** (Bloco Maioria/PMDB - RN) - Antes, vamos registrar a presença, na Mesa, da Senadora Simone Tebet, que embeleza a mesa.

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Muito obrigado, São Garibaldi Alves, meu protetor, por permitir que eu o cumprimente, bem como o Senador Davi...

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Estou cuidando bem, porque V. Ex<sup>a</sup> é o Vice, é o meu Vice.

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Maioria/PMDB - ES) - V. Ex<sup>a</sup> não está cuidando bem, está cuidando muito bem. E todo dia rezo uma ave-maria e um pai-nosso para que V. Ex<sup>a</sup> continue cuidando bem do seu Vice-Presidente.

Mas quero cumprimentar V. Ex<sup>a</sup>, Presidente Alves, e o Davi Alcolumbre, nosso querido Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional, com quem temos a oportunidade de compartilhar esta audiência pública em que recebemos o Dr. Eliseu Padilha, Ministro da Aviação Civil, e também o Dr. Marcelo, Diretor-Geral da Anac.

Sr. Ministro, V. Ex<sup>a</sup> é de fato um arquiteto das palavras. Ouvir V. Ex<sup>a</sup> - falo isto sinceramente - me dá a impressão de que o céu está para o brigadeiro, assim como o mar está para o almirante, porque a forma com que V. Ex<sup>a</sup> veio discorrendo sobre a construção desse programa - e é preciso que façamos justiça, V. Ex<sup>a</sup> está, há poucos meses, há poucas semanas, no Ministério da Aviação Civil; é preciso que façamos justiça, que sejamos cautelosos, evidentemente, nas conclusões, porque V. Ex<sup>a</sup> está assumindo o Ministério recentemente.

Mas nós que estamos do lado de cá não estamos aqui recentemente, estamos aqui, há alguns anos. E, há alguns anos, acompanhamos o desenvolvimento de alguns programas do Governo Federal - me perdoe a sinceridade - que se transformaram em PowerPoint. Eles são colocados, mas, na prática, estão se transformando em projetos de ficção, porque

projeto bom é aquele que se realiza concretamente, materialmente, aquele de que os contribuintes e a sociedade podem se apropriar.

O PIL foi lançado em 2012, não apenas para o segmento aeroportuário, também para o segmento ferroviário e também para o segmento rodoviário, e as metas que foram anunciadas, que foram discutidas estão, em todos os segmentos da infraestrutura brasileira, muito aquém daquilo que o nosso País necessita. E, sinceramente, Ministro, não posso ficar discutindo programas e projetos para daqui a 20 anos.

Não, nós não podemos discutir esse futuro que não chega, precisamos discutir o presente e os problemas que estão impedindo que a infraestrutura brasileira possa efetivamente responder às nossas diversas regiões.

A fala de V. Ex<sup>a</sup>, por exemplo, entra em contradição com a fala do Presidente da Azul, o Sr. David Neeleman, que, em 16 de abril, anunciou que, se o programa de desenvolvimento da aviação regional não entrar em operação, 20 linhas que são deficitárias vão fechar, e mais de 700 trabalhadores vão ser demitidos.

Desde janeiro de 2015, o Congresso brasileiro já autorizou o Governo Federal a subsidiar voos regionais. Isso é parte do programa para subvencionar regiões do nosso País que necessitam efetivamente desses subsídios. Nós já estamos em maio e não temos qualquer perspectiva da utilização e da operação desses subsídios.

E V. Ex<sup>a</sup> fala como se não estivéssemos atravessando um ajuste fiscal em que o contingenciamento desses recursos está travando o desenvolvimento desse importante projeto, estruturante para o nosso País. O fato objetivo é que esse projeto já deveria estar em curso - não o de construção de aeroporto, em que eu vou tocar mais adiante, mas o programa de subvenção. Por que o programa de subvenção ainda não está funcionando? Será que teremos que assistir a diversas dessas linhas do chamado Brasil profundo, que necessita há muitos anos... Aliás, sejamos aqui sinceros, o Brasil não está inventando a roda ao fazer isso, porque outros países, inclusive os Estados Unidos da América, que foram aqui relacionados por V. Ex<sup>a</sup>, fazem esse tipo de subvenção em regiões onde não há equilíbrio, para permitir que as pessoas possam se valer da aviação, por ser uma ferramenta absolutamente necessária. A aviação não é mais uma ferramenta de luxo, é uma coisa utilizada largamente pelo conjunto da sociedade brasileira.

O FNAC, ao fim de 2013, tinha um saldo de R\$2,7 bilhões. O FNAC, que é o Fundo Nacional da Aviação Civil, foi constituído com recursos arrecadados com a cobrança do adicional da tarifa aeroportuária. Esse fundo não é de recursos do Governo, são recursos da sociedade brasileira. O Congresso Nacional, quando aprovou esse fundo, aprovou-o para que esses recursos fossem utilizados - e V. Ex<sup>a</sup> falou aqui que eles só podem ser utilizados nessa direção -, mas a maior parte deles foi utilizada em aporte de capital da Infraero: dos R\$2,7 bilhões, R\$1,4 bilhão foi utilizado para aporte financeiro da Infraero.

A estimativa é de que, ao final deste ano, tenhamos R\$4,4 bilhões desses recursos para suportar esse importante programa. Mas quem nos garante que esses recursos não vão para a Conta Única do Tesouro? Não vão para a chamada Fonte 100 nem para contingenciamento, e se transforme esse fundo naquilo que se tornou historicamente o Fust, uma ficção? Um outro fundo que foi criado pelo Congresso brasileiro mas que o Governo Federal há anos insiste em não fazer a aplicação adequada - no caso do Fust, nas telecomunicações, uma outra coluna muito importante da infraestrutura brasileira.

A pergunta que eu quero dirigir a V. Ex<sup>a</sup> é a perspectiva de utilização desses recursos do Fundo, do FNAC, para suportar esse programa. Senão, esse programa, Ministro, me perdoe, vai entrar no rol de mais um programa PowerPoint que o Governo Federal lança e na prática não produz os resultados que a sociedade espera.

Também queria perguntar à nossa diretoria da Anac e a V. Ex<sup>a</sup> também, como Ministro... A Anac, desde o dia 19 de março deste ano, está funcionando com apenas dois diretores - se eu estiver equivocado, corrijam-me, por favor. De um total de cinco diretores, apenas dois diretores estão nomeados. A agência está aguardando indicação para que esta Comissão, inclusive, possa fazer a sabatina para que a Anac... É uma contradição: à medida em que a gente amplia o processo de concessão, não trabalhamos a agência que faz o monitoramento, a fiscalização e a gestão das concessões do sistema aeroportuário brasileiro. Por uma mão nós ampliamos as concessões e, pela outra, não damos à agência reguladora condições efetivas de ela funcionar e cumprir com suas obrigações legais.

Vale lembrar que a Anac não tem possibilidade de nomear diretor interino, e, na prática, chama a atenção, ainda, a prolongada omissão - não há outro termo que não omissão - na indicação dos diretores da Anac. Apesar da falta de quorum somente ter sido configurada em março de 2015, existem cargos vagos na diretoria da Anac desde dezembro de 2013! Como se essa agência não tivesse obrigações legais. Portanto, essa é uma contradição que eu gostaria de submeter a V. S<sup>as</sup> para que V. S<sup>as</sup> pudessem nos dizer por que o Poder Executivo não encaminha ao Senado da República, a esta Comissão de Infraestrutura, para que nós possamos sabatar esses indicados?

Naturalmente, Sr. Ministro, sem qualquer tipo de preocupação, como teve aqui o Senador Davi, eu quero, evidentemente, olhar para o meu Espírito Santo, e faço isso com muita tranquilidade, porque o caso de V. Ex<sup>a</sup> não é único. O caso de V. Ex<sup>a</sup> é refresco perto da situação do nosso Estado.

Eu trago aqui, Ministro, aquela frase sempre extraordinária do poeta Tolstói, segundo a qual, quem quer encantar o mundo tem que encantar a sua aldeia primeiro. Não há como eu achar bonito o aeroporto de Brasília ou o aeroporto de onde quer que seja se o aeroporto do meu Estado se transformou em uma rodoviária de quinta categoria.

Sr. Ministro, o processo de licitação do aeroporto de Vitória foi feito em 2004. Em 2007, 40% das obras estavam executadas, e tudo foi paralisado, por uma razão: o Governo contratou essas obras sem ter projeto executivo. O Tribunal de Contas da União fez uma fiscalização, embargou essa obra e identificou sobrepreço, porque - pasmem - a obra foi contratada pelo Governo com projeto básico, e, durante a execução, é óbvio que se encontrou um conjunto de diferenças entre o orçado e o realizado. A obra está, portanto, paralisada desde 2007, apesar das promessas do Governo de entregar esse aeroporto em 2008!

Nós já conversamos sobre o aeroporto de Vitória algumas vezes. A Infraero já fez nova concorrência pública, já está com o contrato assinado há quase seis meses, e não temos ainda a ordem de serviço! Estamos aqui dando um duro danado, a Bancada capixaba, juntamente com a nossa coordenadora, a Senadora Rose de Freitas. Já me envolvi em polêmica involuntária com V. Ex<sup>a</sup> sobre a concessão ou não do aeroporto de Vitória, mas fui convencido pela Senadora Rose de Freitas de que, neste momento, a concessão não é o melhor caminho, e eu acho que ela tem razão.

O melhor caminho é que o Governo Federal possa dar ordem de serviço, para que nós possamos iniciar esse aeroporto, Sr. Ministro. Portanto, não há como eu acreditar - sinceramente, perdoe-me a franqueza, e falo isso com muita humildade - nesses projetos, todos faraônicos, que o Governo apresenta, se o Governo demora seis meses para dar ordem de serviço de uma concorrência feita em dezembro!

Então, essas são as indagações cujas respostas eu gostaria de merecer de V. Ex<sup>a</sup>, com a franqueza de V. Ex<sup>a</sup> em relação a essa questão, porque os capixabas não suportam mais o menosprezo e a forma desonrada com que o Governo Federal olha para o Espírito Santo!

O nosso Estado, Sr. Ministro, não é estorvo! O nosso Estado não se oferece como um problema à União e ao Governo Federal! O nosso Estado se oferece como solução, pelas contribuições que o Espírito Santo dá ao desenvolvimento econômico e social! Não há mais como suportar, Sr. Ministro, a prorrogação da ordem de serviço e das obras do aeroporto de Vitória!

Disse-me V. Ex<sup>a</sup> que não começaria essas obras sem garantia de recursos. O que falta, Sr. Ministro? O que está faltando, para que, efetivamente, essas obras possam se iniciar?

Eu gostaria de merecer essa resposta de V. Ex<sup>a</sup>, até porque V. Ex<sup>a</sup> não é apenas o Ministro da Aviação Civil, mas é hoje um destacado membro da articulação e da coordenação política do Governo Federal. Portanto, V. Ex<sup>a</sup> está no centro do poder e precisa dar uma resposta aos capixabas.

É o que eu queria indagar a V. Ex<sup>a</sup>, desculpando-me pelo desabafo, mas não é um desabafo pessoal, é um desabafo de quem não suporta mais a forma desonrada com que o Governo Federal olha para o meu Estado.

Muito obrigado, Srs. Presidentes.

Muito obrigado, Sr. Ministro.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Dando continuidade, passamos ao próximo Senador na ordem de inscrição.

Foi combinado com o Presidente da Comissão de Infraestrutura, Senador Garibaldi, que vamos estipular o tempo de indagação dos Senadores, em virtude de já termos 18 Senadores inscritos. Todos querem participar efetivamente.

*(Intervenção fora do microfone.)*

Eu queria sugerir ao Presidente Garibaldi, por sugestão do Senador Walter Pinheiro, se assim acatado pelos membros das duas Comissões que estão aqui nessa audiência hoje, que a gente pudesse ampliar: em vez de blocos de três Senadores, fizéssemos blocos de cinco Senadores para que o Ministro pudesse, a cada cinco Senadores, responder.

Sr. Ministro...

Indago aos Senadores se concordam com blocos de cinco. *(Pausa.)*

Aprovado sem manifestação contrária.

Então, fui o primeiro Senador, na ordem, como Presidente da Comissão; em seguida falou o Vice-presidente, Senador Ferraço; e, agora, como primeiro Senador inscrito na lista de inscrição, que chegou a esta Comissão às 7h59min, portanto muito antes de iniciarmos a sessão, o Senador Blairo Maggi.

Tem a palavra V. Ex<sup>a</sup> por cinco minutos.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Obrigado. Quem chega cedo tem direito a falar mais, não é não?

**O SR. RICARDO FERRAÇO** (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Bebe água fresca.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Quero cumprimentar o Ministro Eliseu Padilha e dizer que, quando eu cheguei aqui, Presidente, o Ministro Eliseu Padilha já estava; ele foi o primeiro a chegar a esta Comissão hoje. Então, eu cumprimento o Ministro e também o Marcelo Guarany, que é diretor da Anac.

Sejam bem-vindos aqui!

Cumprimento também o Adilson Teixeira, que é Diretor de Engenharia da Infraero. Cumprimento o nosso Presidente Garibaldi, o nosso Davi, que também é Presidente da CDR, e todas as senhoras e senhores.

Bem; esse programa de aviação regional é bem mais antigo do que está aqui no papel - 2012. Lembro-me de que, ainda como governador do Estado de Mato Grosso, o então Presidente Lula, estimulado pelos governadores do norte do País, criamos um fórum de governadores que atuou muito bem naquele período. E uma das grandes reivindicações, além da regularização fundiária que naquele período se reclamava, também era essa questão das linhas aéreas para a região. Uma região que, como todos sabem, abrange cerca de 61%, 62% do território brasileiro; que tem uma baixa densidade demográfica; e, portanto, grandes dificuldades para se ter empresas que sejam rentáveis, que paguem seus custos, mas que façam o transporte aéreo na região.

Então, sempre foi discutido que deveria, sim, haver uma subvenção por parte da União para que, se quiser, isso funcione. E, para funcionar, terá que ser feito assim. Nós avançamos; faz muito tempo que esse assunto está na pauta, mas, como o Ricardo Ferraço já citou, se ele acha que o aeroporto dele, no Espírito Santo, é de quinta categoria, eu acho que o meu, em Cuiabá, é de sexta; está antes da rodoviária, está no ponto de parada. É uma obra que se iniciou há doze anos - doze anos. Nós passamos por um momento interessante de ser uma das sedes da Copa do Mundo, quando achávamos que aquilo seria resolvido. Não foi resolvido, terminou a Copa do Mundo já faz um ano, e o aeroporto continua lá na mesma situação que estava antes.

Quer dizer, é lamentável, e eu gostaria que o Ministro pudesse se manifestar sobre o aeroporto de Cuiabá para que nós possamos, de vez, terminar com aquilo e colocar aquela obra a serviço da população. Um aeroporto que tem uma movimentação bastante grande, é um *hub* regional hoje, por lá passam muitos voos. É normal e comum você chegar no aeroporto de Cuiabá e ver de 10 a 15 aeronaves estacionadas no pátio, porque é um aeroporto importante.

Mas eu gostaria, Ministro, de me deslocar um pouquinho mais desse assunto, já que teremos 18 Senadores que vão perguntar - o Senador Wellington vai trazer depois um assunto particular regional da nossa cidade lá, Rondonópolis, para discutir aqui também -, mas eu gostaria de falar um pouco em nome daqueles que não estão dentro desses programas, dos outros Municípios que estão fora.

O que acontece hoje? E essa indagação é mais direcionada ao Marcelo Guarany, Presidente da Anac. Os prefeitos, os agricultores, os empresários, os comerciantes, os profissionais liberais de cada um desses Municípios do interior do Mato Grosso - e falo do meu Estado - têm feito um esforço tremendo para poder dar um pouco de conforto nesses aeroportos municipais. Não é raro se cotizarem, fazerem programas, fazerem asfaltamento dessas pistas, fazerem o balizamento dessas pistas, para que possa, como já disse o Ministro aqui, uma vida ser salva num lugar desses num voo noturno, mas que também seja um ambiente favorável de negócios para aquela região.

Cito vários exemplos, como Primavera do Leste, que já vez; Sapezal. Estive em Porto Alegre do Norte, semana passada, onde fizeram uma pista também. Há vários Municípios, como Matupá, Juína, em que as pessoas se reúnem e põem dinheiro próprio no negócio, para ver se aquilo vai. Mas, quando chega na hora da Anac, são dois, três anos para frente para poder fazer essas coisas andarem. É muito difícil conseguir com que aquilo que foi produzido, com grande sacrifício, se transforme em uma coisa para a sociedade, em termos legais, porque a documentação exigida, os trâmites, a demora... Claro, não é só a demora da Anac. Exigem isso e aquilo, volta para o Município, o Município não tem condições...

Enfim, eu gostaria de deixar uma sugestão - e já fiz isso em outras oportunidades - de que a nossa legislação não fosse a mesma que serve para Brasília, que serve para São Paulo, que sirva para Cuiabá, que sirva para Sinop, que sirva para Porto Alegre do Norte ou para Água Boa. Não pode ser assim! As coisas são diferentes, as realidades são diferentes, os momentos são diferentes e até os riscos são diferentes.

Já vou terminar, Presidente.

Você não tem como... Eu fui a Porto Alegre do Norte durante a semana. A pista não está ainda homologada, mas está operando, porque as pessoas precisam descer lá, é preciso operar. Então, esse tipo de situação deveria ter, através da Anac, exigências diferentes. Vão dizer: "Ah, mas tem o risco". Claro, tem o risco, mas as pessoas assumem o risco também. O Estado não pode querer tutelar todos os riscos da sociedade. São coisas diferentes, de um lugar para o outro.

Então, Ministro, eu gostaria que V. Ex<sup>a</sup> prestasse um pouco de atenção nisso, criasse um ambiente interno, dentro da sua Secretaria e, junto com a Anac e os outros órgãos referentes, para poder baixar um pouco a régua para esses lugares. Construiu, tem uma licença, está atendendo a população? O.k, vamos lá. "Ah, mas eu quero botar um avião maior". Não, um maior não; é outra regra. Mas para os aviões pequenos, para o trânsito regional, é muito importante que haja os voos noturnos, com segurança, com pista asfaltada, e que as pessoas ser salvas, que os negócios possam acontecer nesses lugares. O programa regional é bom? É bom, é ótimo, vai resolver muita coisa, mas, depois dele, há outras coisas abaixo que vêm sendo sufocadas e que, no dia a dia, a gente não consegue fazer. Como eu disse, não é raro demorar três anos, depois de uma obra pronta, para conseguir uma licença para que todo mundo possa operar dentro da legalidade, dentro de uma situação normal, sem sofrer multa, sem sofrer impedimento.

No mais, quero cumprimentar V. Ex<sup>a</sup> e desejar que, na sua queda de braço, consiga convencer o Ministro Levy de que seus recursos não são contingenciáveis, que eles são livres para que a gente possa trabalhar e fazer essas coisas andarem. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Agradeço a palavra do Senador Blairo e passo a palavra para o Senador Acir.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Minha saudação, Presidente Garibaldi, Presidente Davi. Saudações ao nosso Ministro Eliseu Padilha. Seja bem-vindo a esta Casa! Tenho certeza de que o senhor ainda vai fazer parte do lado de cá também. Não faz porque não quis no momento adequado, mas terá o seu momento para estar junto conosco.

Saudações ao Marcelo também, ao Adilson. O Marcelo tem nos recebido sempre muito bem, há muito tempo, na Anac, para discutir os temas dos aeroportos.

Ministro, vou ser bem direto e específico com relação à nossa indagação. Tenho acompanhado, desde antes do lançamento desses 270 aeroportos, o Profaa e o PIL, e a luta que tem sido para tentar viabilizar a construção desses aeroportos: 270, depois tentou se reduzir para 50, depois 20, inicialmente, e está nessa discussão.

No Estado de Rondônia, temos os aeroportos de Vilhena, Cacoal, Ji-Paraná e Porto Velho funcionando. Faltam-nos Pimenta Bueno, Ariquemes, Guajará-Mirim e a reestruturação do aeroporto de Ji-Paraná, do aeroporto de Ariquemes e, também, de Vilhena e Pimenta Bueno.

Hoje, no Estado de Rondônia, o próprio Estado é responsável pela administração dos aeroportos, porque os Municípios, como V. Ex<sup>a</sup> muito bem colocou, não têm condições de bancar essas despesas. É um voo por dia e toda a estrutura tem que ficar à disposição desse um voo por dia. É a segurança do aeroporto, são os bombeiros etc, etc, etc.

Nessa linha, o aeroporto de Ji-Paraná é o que está mais avançado, inclusive com a licença ambiental já concedida, e o anteprojeto também já está feito, aguardando apenas, agora, o projeto executivo, em função de uma discussão do TCU que aconteceu, se não me falha a memória, durante um ano, para saber se era por RDC ou não. Enfim, não é. Está o.k! Então, não é mais, e retomamos os trabalhos.

Fica, então, esse nosso pedido, reforçando também essa questão que o Blairo colocou, sobre os aeroportos que não terão linhas aéreas, mas que têm uma importância muito grande na aviação regional, na aviação que não é de linha aérea, mas que é utilizada pela população, pelos governos dos Estados também.

Rondônia é um Estado enorme, grande. Nós temos, lá, cinco aeroportos que têm o licenciamento - talvez seis aeroportos -, e a nossa indagação é: quando é que nós vamos ver, de fato, esses aeroportos regionais, como o caso de Ji-Paraná... Pela informação que eu tenho, do Banco do Brasil e também da Anac e da SAC, dentro desses 20 aeroportos, um da Região Norte é o caso de Ji-Paraná. E os demais? Os aeroportos de Ariquemes, de Cacoal, Pimenta Bueno, Vilhena e Guajará-Mirim também? Mas, em especial, esse de Ji-Paraná.

Eu já conversei por várias vezes com o Marcelo. Tenho uma dificuldade extra para lidar com essa questão, Ministro, por eu ser empresário de transporte de passageiros de ônibus.

Aí, há uma questão, porque, quando atrasa a obra do aeroporto de Ji-Paraná ou de Cacoal, dizem que a culpa é do Acir, que está segurando o aeroporto, porque não quer que venham aviões de grande porte para as nossas cidades. E é exatamente o contrário!

*(Soa a campainha.)*

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Eu quero e entendo que a vinda de aviões grandes para os Municípios de Ji-Paraná, de Cacoal, Pimenta Bueno vai fortalecer a economia do nosso Município. Como V. Ex<sup>a</sup> bem colocou: é um indutor do crescimento e do desenvolvimento. Nós precisamos desses aeroportos.

Então, fica aqui o nosso pedido. É um pedido para que tenha uma atenção especial.

O senhor, evidentemente, tem uma atenção especial por todos os aeroportos, não tenho dúvida nenhuma, mas que atente para aqueles que estão mais adiantados, que já têm a licença ambiental, que já têm o anteprojeto pronto, só faltando a questão da licitação.

Então, fica aqui este pedido para que nos dê uma atenção, assim como o Marcelo sempre nos deu uma atenção, para... Cancela voo, retorna voo, não é, Marcelo?

Agora, nós precisamos retornar o jato para Ji-Paraná. Nós estamos nessa disputa com outros Estados, até, porque Ji-Paraná tinha avião grande e, agora, tem o ATR, que é um excelente avião também, mas sempre lotado, com passageiros em lista de espera, e isso faz com que, também, o custo das passagens se eleve. Se nós temos uma demanda maior do que a oferta, o custo da passagem sempre vai ser maior.

Então, ficam aqui esses dois pedidos para o nosso Ministro Eliseu Padilha e para o Marcelo também.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - O próximo Senador inscrito... Como, regimentalmente, autor e autora de requerimento têm prioridade, a Senadora inscrita, agora, como quinta deste primeiro bloco é a Senadora Rose de Freitas.

V. Ex<sup>a</sup> tem a palavra, Senadora. Como autora de requerimento, tem prioridade.

Quero pedir a V. Ex<sup>a</sup> que a gente pudesse, também, utilizar os cinco minutos que foram estabelecidos, como já é a quinta Senadora inscrita neste primeiro bloco.

**A SR<sup>a</sup> ROSE DE FREITAS** (Bloco Maioria/PMDB - ES) - Srs. Presidentes e Sr. Ministro, eu vou ser muito breve, muito breve.

Acho que o Senador Ricardo Ferraço já expressou a ira santa dos capixabas em relação a tudo o que acontece em nossa terra, colocou suas expectativas e a sua aflição natural pela ausência de respostas para a demanda do nosso Estado, e, também, eu só tenho uma perplexidade nacional, Ministro.

Eu saúdo V. Ex<sup>a</sup> com o carinho que tenho pela sua pessoa e quero separar as duas coisas agora: falar do carinho pela pessoa, o respeito e a admiração e falar do administrador que, hoje, faz parte deste Governo que aí está.

Eu chego aqui com um espírito que V. Ex<sup>a</sup> não pode nem adivinhar. É o espírito de quem não acredita em mais nada, em mais nada! Eu não vejo, Sr. Ministro... Todas as explanações a que assisto, todas as exposições a que assisto, todo o material que nos é oferecido com dados do Governo acerca de todas as áreas - saúde, educação, infraestrutura -, todos eles, quando se aplicam os dados que ali estão, a expectativa que ali está, as demandas que foram postas, as respostas que foram dadas, eles não batem, eles não coincidem.

Eu só tenho uma pergunta para o senhor, só uma: qual é a autonomia que o senhor tem, como Ministro da Aviação Civil, comandando uma área, vamos dizer, aparentemente bem-sucedida nacionalmente, porque foi um belíssimo cartão de apresentação na Copa, ainda que houvesse goteiras no aeroporto, escada rolante com defeito, mas, ainda assim, funcionou para atender à demanda num evento tão importante como foi a Copa do Mundo... Mas, a partir daí, eu quero dizer a V. Ex<sup>a</sup> que todo o planejamento que foi feito, objeto de compromissos assumidos com as regiões, com os governos estaduais, nada, nada foi cumprido.

E V. Ex<sup>a</sup> entenda que quando eu procuro a resposta, eu a procuro junto com V. Ex<sup>a</sup>. Eu procuro a resposta que o povo nos pede como representante do nosso Estado, seja como Senador, como Deputado ou como governador, qualquer que seja a resposta. Eu quero saber da sua autonomia, porque eu estive com V. Ex<sup>a</sup> várias vezes e V. Ex<sup>a</sup> entendeu nossa aflição, procurou respostas, reuniu-se com a Presidente. Nós também nos reunimos com a Presidente; depois nos reunimos com o setor econômico do Governo; planejamos isso, planejamos aquilo.

E hoje, quando eu faço as indagações - e aí não vou me referir a V. Exª - vem um vazio de respostas de outro lá, o que é absolutamente incômodo, como é incômodo saber que, hoje nós, os brasileiros - e eu sou uma brasileira, uma cidadã, mãe, avó -, tínhamos a expectativa, aliás, eu acho que eu dormi com ela ontem pela última vez, de que alguma coisa neste País estivesse planejada para nos levar a algum destino. E hoje eu quero dizer a V. Exª que não estou vendo isso. Não é pelo panelaço, pelo buzinaço, pela panfletagem ou pelas manifestações, mas é muito por certa inércia que o Governo tem de diante dessa coisa imóvel, dessa omissão de palavras, de atitudes, de planejamento, de oferta de ideias, de apontar saídas para que este País possa ir para alguma direção.

Falar sobre o aeroporto eu não preciso. A indignação do Senador Ricardo corresponde à nossa e à de todos os capixabas. Eu quero só acrescentar um dado muito pequeno, que pode ser ínfimo, mas que corresponde ao fracasso absoluto que o Governo tem tido nas suas negociações políticas na Casa e - muito mais - no cumprimento das metas objetivas que ele traçou como planejamento...

*(Soa a campanha.)*

**A SRª ROSE DE FREITAS** (Bloco Maioria/PMDB - ES) - ... de Governo para atender ao desenvolvimento das regiões do País.

Lá no Espírito Santo, além de não haver nada de tudo aquilo que já foi falado, dito, reiterado, ainda há uma coisa: os taxistas que ficam ao lado do aeroporto não têm onde sentar para comer a boia que eles levam todos os dias; não têm um banheiro para usar, porque eles têm que disputar com os passageiros os banheiros que são usados pelos usuários do aeroporto, já que são tratados como indigentes, naquela fila do dia a dia para fazer face à necessidade de continuarem trabalhando de sol a sol. Eles não têm sequer uma cobertura onde o táxi possa ficar estacionado. Eles ficam expostos ao céu dia e noite para disputarem os passageiros a cada pouso de avião.

Esse assunto que eu estou tratando agora com V. Exª eu já tratei lá atrás. Eu tive que entrar na Justiça, via Ministério Público, para conseguir estacionamento para os usuários do nosso aeroporto. E agora tenho que entrar outras vez, porque a Localiza invadiu a rua. Eram três mãos: uma ia para a Serra; outra ia para Vitória; e outra para Vila Velha. A Localiza colocou um painel no meio da rua - até parece que ninguém via escrito "Localiza" - e pegou uma via.

E eu falo insistentemente desses assuntos, não com o senhor, porque não tive ainda outra oportunidade depois da reunião da Bancada, mas eles não se resolvem. Eu estou falando de infraestrutura de aeroporto, do entorno dele, que é ocupado ao bel-prazer de quem o deseja. Enfim, nós não estamos falando do Governo, mas de governo, de ações de governo.

Eu queria perguntar se V. Exª tem autonomia, finalmente, para, diante de uma licitação homologada, publicada e com a empresa pronta para começar a obra, tomar a decisão tão ansiosamente aguardada pelo meu Estado.

Eu peço desculpas se as palavras hoje não foram tão no âmbito do respeito e da amizade. Espero não ter faltado com respeito para com V. Exª, mas eu me sinto ultrajada todos os dias na minha vida de cidadã capixaba.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Conforme acordo estabelecido pelas comissões, encerramos o bloco de cinco Senadores.

Passo a palavra ao Ministro Eliseu Padilha.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Bem; inicialmente, eu quero registrar que foi lido aqui que eu sou um dos fundadores do MDB. Eu faço militância política, portanto, desde 1966, neste único partido e antes fiz política estudantil por cinco, seis anos. Presidi o Grêmio Estudantil, a União do Estudante de Município e fui Vice-Presidente Estadual do Movimento Estudantil. Portanto, eu tenho na mão 54 anos de convivência com o contraditório e a manifestação democrática, independente e respeitosa de opiniões.

Devo dizer que compareço a esta comissão com grande alegria e muito orgulho. Alegria em poder dialogar com a Nação brasileira. Aqui estão representantes autênticos da Nação brasileira.

V. Exªs, Srs. Senadores, têm a lide dar amparo, segurando sobre seus ombros, milhões de brasileiros, cada um dos senhores. Aqui não chega ninguém por acaso. Aqui chegam pessoas que têm condições de ler, de traduzir o sentimento do povo do seu Estado. Caso contrário, não estariam aqui.

Faço este primeiro registro para dizer do máximo respeito que tenho por todas as manifestações, aquelas que são agradáveis e, principalmente, aquelas que, num primeiro momento, possam não parecer agradáveis. Quem faz vida pública - e nós todos fazemos - sabe que convive com o diuturno combate entre a indisponibilidade de meios e a grande demanda por soluções. Esse é o desafio de quem faz vida pública.

Eu faço vida pública há muitos anos. Não me arrependo. Não estou no exercício de mandato por opção. Não quis concorrer. Achei que já havia dado a minha contribuição. Fiz a minha dobradinha de Deputado Estadual, Deputado Federal em



2010. Agora, não, já ando por perna própria, com alta qualificação pessoal. Ajudei muito quando foi necessário. Pensei que havia cumprido a minha missão. Já havia sido Ministro de Estado em dois governos. Cuidei da infraestrutura da Nação. Tive o privilégio de começar o asfaltamento de Diamantino em direção a Comodoro, passando pela cidade então administrada pelo pai do Senador Blairo Maggi, que plantou, em Sapezal, árvores para dar sombra à população em todas as ruas. Lembro-me disso como se fosse ontem. Então, venho com uma larga estrada. Lembro-me do Martin Fierro. Dizia ele que *"el diablo sabe mas por viejo que por diablo"*.

Portanto, quando venho aqui fazer algumas afirmações, estas são fruto da minha confiança, da minha esperança no povo brasileiro. Venho aqui como representante de um governo ao qual procuro servir da melhor forma possível e na integridade. Não sou homem de meia medida. Todos que me conhecem sabem que eu sempre terei lado e que a verdade do "sim" ou a verdade do "não", no meu conceito, como eu me imputo, têm exatamente o mesmo significado. Sei o momento que seja necessário dizer "sim" ou "não".

Lembro aqui, depois de tantas observações - e trouxe alguns dados para colocar de volta -, James Madison, um dos relatores da Constituição americana, quando discutia o teor do que seriam os artigos da sintética Constituição, praticamente inalterada até hoje. Dizia ele que a grandeza da democracia e da política residia no fato de homens com igual vocação buscando, em princípio, os mesmos objetivos, pudessem ter posições até diametralmente opostas em relação a como chegar a esses objetivos.

Com essas considerações, começo a responder aos questionamentos.

Primeiro, quero pedir, em meu nome pessoal, da SAC e da Infraero, escusas ao povo do Amapá. O Aeroporto de Macapá está, praticamente, há sete anos, com o mato crescendo dentro da obra e comprometendo as obras que lá foram realizadas. Portanto, temos que, com urgência e imediatamente, reiniciar as obras que são baratas. Não são caras! Podem ser desenvolvidas, na minha opinião, agora. Consultei nosso diretor da Infraero, e ele não vê problemas, com o orçamento que está projetado - ainda não está definida a nossa dotação para a Infraero, mas com o orçamento que está projetado - de a gente reiniciar essa obra.

Quero, portanto, dizer que V. Ex<sup>a</sup>, Senador Davi, pode desvestir-se da humildade que o senhor aqui demonstrou e dizer que, representando o povo do seu Estado tem o direito, sim, tem mais que o direito, tem o dever de postular que o Governo dê essa resposta que, na visão da administração da Infraero, que aqui está a minha direita, é possível ser reiniciada. Talvez nós não tenhamos o ritmo que seria aconselhável imediatamente, mas o reinício, me disse aqui o diretor da Infraero, que nós vamos fazer, sim.

O Espírito Santo, Senador Ricardo Ferraço. Quero, ao iniciar a resposta a V. Ex<sup>a</sup>, pedir aqui, de público, escusas a V. Ex<sup>a</sup> se, porventura, na minha verbalização do que eu havia dito em relação à concessão, ou não, ao Aeroporto de Vitória, pudesse ter causado, não para V. Ex<sup>a</sup>, mas para quem tem a missão de fazer notícia, a sensação de contradição. Não há contradição entre as suas manifestações, seu pensamento, ou as suas aspirações em relação a esse aeroporto e as minhas. Venho aqui como alguém que quer servir ao Brasil, que quer servir ao Estado do Espírito Santo e aos capixabas. Não tenho outro interesse; cumprio a missão a mim delegada pela Presidente Dilma, que tem, exatamente, o mesmo sentimento.

Claro que, ao administrar nas circunstâncias em que já referi - a demanda sendo muito superior à nossa disponibilidade de meios -, há setores aos quais nós não temos condições de dar a resposta desejada. A Infraero, durante muito tempo, foi autossuficiente, fez grandes investimentos com recursos próprios, sem depender de aporte do Tesouro Nacional. Gerava receita maior do que aquilo que era previsto. Esse tempo não é o tempo com o qual nós estamos convivendo. Nós temos, sim, condições de reiniciar a obra no Espírito Santo. Estamos discutindo com o Ministério do Planejamento.

A Senadora Rose de Freitas tem acompanhado de forma veemente essas tratativas. Tratou com a Presidenta da República, o que ajudou e ajuda, porque a minha disputa interna no Governo está entre os recursos que são próprios do Fundo Nacional da Aviação Civil e a necessidade dos saldos primários da Fazenda. Essa é a disputa que ocorre internamente no Governo. E é a decisão política que pode mudar a correlação de forças nessa disputa. Por óbvio, eu tenho tido da Presidente total apoio quando enfoco os programas que são essenciais, mas tenho que entender, também, que todas as medidas adotadas pela Fazenda, que tem que cuidar dos seus números, também são corretas e absolutamente indispensáveis.

Então, é a queda de braço literalmente política, e por quê? Nós não dependemos de Fonte 100, nós temos fonte própria; nós temos é que, progressivamente, fazer com que os programas que são essenciais à Presidência da República e ao Governo, ao povo brasileiro, não sejam estancados totalmente naquilo em que sejam indispensáveis, em decorrência do ajuste. Nós teremos que contribuir para o ajuste, já estamos contribuindo; mas também não podemos deixar aeroporto há sete anos sem obras, com o mato crescendo, comprometendo o investimento que já foi feito.

Eu fui Ministro dos Transportes durante dois governos e sei que obra parada, no dia em que ela parou, começa a perder o valor que ela tinha e a exigir mais em relação ao que estava previsto no seu orçamento. Não há nenhuma explicação

que justifique nós pararmos obras que estão em desenvolvimento. Portanto, nós temos que, politicamente, construir as condições para que possamos, sim, ir retomando, não na velocidade sonhada - nós temos que entender que estamos convivendo com um momento de crise -, mas, de outra parte, não podemos também deixar que sejam comprometidos investimentos e que sejam comprometidos - aqui o mais importante - interesses justos de Estados, como é o Estado do Espírito Santo, no caso do aeroporto do Espírito Santo.

Com relação à pergunta objetiva que foi feita pela Senadora Rose de Freitas e que foi, de forma subjetiva, mas com mais profundidade, feita pelo Senador Ricardo Ferraço, devo responder: eu não tenho a caneta para autorizar os R\$530 milhões que nós precisamos para o início das obras; mas tenho o compromisso da Presidenta - e já conversamos com o Ministro do Planejamento, a Senadora Rose e eu - para que nós possamos dar essa ordem de serviço. É uma obra que está com a previsão de R\$530 milhões, para ser desenvolvida em 24 meses, e, talvez, nós tenhamos que mexer no cronograma. Mas vamos, sim, pressionar juntos para que possamos ter essa ordem de serviço imediatamente. É a única coisa que falta.

Nosso Ministério é o ministério do fazer; mas eu sou membro, como foi dito aqui, eu sou membro do Conselho Político do Governo, convivo com todas as dificuldades políticas e financeiras que o Governo está enfrentando neste momento, e nós não podemos parar programas essenciais. Este é um deles.

Passam pelos aeroportos brasileiros mais de 80 milhões de brasileiros, e, como disse com propriedade o Senador Ricardo Ferraço, quem desce em Brasília fica com os olhos arregalados e contente; quem desce no aeroporto que ele referiu como sendo absolutamente menosprezado pelo Poder Público, por certo, tem uma impressão negativa. E nós não podemos ter pontos de excelência convivendo com pontos de alta deficiência aeroportuária. Eu tenho essa concepção, traduzo isso à Presidenta Dilma.

Tenho quatro meses à frente - indo para o quinto mês - desse Ministério, dessa Secretaria, mas tenho convicção de que é possível, sim, Senador Ferraço, a gente converter o que são as palavras em realidade. Busquei alguns dados, porque as palavras, por vezes, como disse V. Ex<sup>a</sup>, a gente consegue arquitetar palavras; mas com os fatos é muito difícil as palavras brigarem.

Nós temos um crescimento na aferição da população aumentando consideravelmente aquilo que dizem os brasileiros quanto ao que seja a sua satisfação em relação aos aeroportos. Se nós considerarmos o crescimento...

A outra, anterior.

Vamos ao atraso, ao nível de atraso. Nós vamos ver que reduzimos a um terço os nossos atrasos e dobramos a população.

O nosso setor não é um setor que convive apenas com palavras. Nós temos dados objetivos mostrando que é um setor que cresce e é promissor no Brasil. E esse talvez seja o maior argumento para esse nosso confronto interno entre a necessidade do contingenciamento pela Fazenda e a nossa necessidade de manter os investimentos absolutamente indispensáveis. Esses são de alta rentabilidade política e econômica. Econômica porque fazem a Nação crescer; e política porque dão ao Governo uma aferição de mais de 80% de aprovação num nível de serviço público, num item de serviço público.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - V. Ex<sup>a</sup> me permite, Ministro?

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - V. Ex<sup>a</sup> me permite, Ministro?

**O SR. ELISEU PADILHA** - Pois não, fique à vontade, Senador.

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - V. Ex<sup>a</sup> acha que esse nível de aprovação tem alguma coisa a ver com as concessões que foram feitas?

**O SR. ELISEU PADILHA** - Tem!

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Só para... Eu acho que é um ponto importante na aviação civil brasileira.

**O SR. ELISEU PADILHA** - V. Ex<sup>a</sup> talvez tenha tocado no ponto principal em que nós temos de estear nosso amanhã. A parceria com o setor privado aprimorou sim a aviação civil brasileira; aprimorou sim a operação aeroportuária; daí por que nós vamos buscar parceria, agora, do setor privado, para a Infraero Serviços. Nós queremos que esse aprimoramento seja crescente. Assim, V. Ex<sup>a</sup> tem razão: as concessões têm muito a ver com essa melhora, porque esse nível de investimentos... Se nós formos considerar que R\$13,4 bilhões foram investidos nos aeroportos brasileiros, se dependesse apenas do Tesouro, por óbvio, nós não teríamos esses investimentos; por óbvio, nós não teríamos essas obras; por óbvio, nós não teríamos esse nível de satisfação da população.

V. Ex<sup>a</sup> pinçou, com propriedade. Quero aqui registrar e agradecer sua sensibilidade e a pergunta. Muito obrigado.

Ainda concordando com o Senador Ricardo Ferraço, quero dizer que sim: não fica de pé o Programa de Aviação Regional sem o subsídio. O programa de subsídio existe, Senador, é verdade. Nós tínhamos de colocá-lo em... Temos de colocá-lo em vigor neste ano, e o colocaremos. Nós já tivemos reuniões nas áreas correspondentes, internas do Governo. Nossa proposta está na Casa Civil. Ia ser discutida na terça-feira da semana passada. Iria ser discutida ontem, mas esse momento de ajuste e de votação de ajuste fez com que essa discussão não fosse possível. E, na quinta-feira desta semana, em tese, nós teremos o decreto regulamentando a subvenção e poderemos. Então, Senador Blairo, começar a ter operações garantidas pelo subsídio, porque o grande argumento que se referiu aqui, o de uma empresa, pelo Senador Ferraço, é verdade. A empresa disse para nós: "Pararemos algumas rotas se não tivermos os subsídios imediatamente." E deram sinais de paralisação. Nós ponderamos que queremos ser parceiros sim no momento da alegria, da satisfação, da consumação; e, agora, temos de ser parceiros também para não privar populações que hoje dependem muito desses voos regionais. Então, nesse interregno entre o ontem, da manifestação do Presidente da Azul (vamos dar o nome) e o amanhã da regulamentação, nós precisamos da parceria da Azul. Falamos com ela que se comprometeu de nos ajudar a manter... Até chegar o subsídio que nós estamos trabalhando para isso.

Assim, Senador Davi e Senador Ricardo Ferraço, se me permitirem, eu - das anotações que fiz - penso que procurei responder àquilo que estava sendo o ponto central das manifestações de V. Ex<sup>as</sup>. Por óbvio, eu permaneço à disposição.

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Sr. Presidente, pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Pois não.

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco Maioria/PMDB - RO) - O Ministro não respondeu ao Senador Acir...

**O SR. ELISEU PADILHA** - Não... Estou respondendo todas.

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Eu queria pedir vênica a V. Ex<sup>as</sup>. Eu tenho de relatar dois projetos na CCJ agora. A mesma pergunta que eu ia fazer (seria sobre Rondônia), ele vai responder já na do Senador Acir. Então, se me permitir, eu queria só reforçar o apelo do Senador Acir quanto aos aeroportos de Rondônia. São seis aeroportos e nem um teve início ainda nesse novo programa. Já foi dito que Ji-Paraná, Cacoal, Vilhena, Ariquemes e Guajará-Mirim. Ji-Paraná é prioridade máxima... Ji-Paraná é prioridade máxima! E Ariquemes também está praticamente sem condições de pouso. É a terceira cidade de Rondônia e em situação precária. E Guajará-Mirim também não é diferente.

Eu queria... Só para acrescentar: os voos regionais teriam de ter subsídios. Nossos voos regionais de Cacoal, Ji-Paraná, Vilhena para Cuiabá e Porto Velho não estão ainda com esses subsídios. A Lei 14.097 não foi regulamentada ainda. Eu pergunto a V. Ex<sup>a</sup> se essa lei vai ser regulamentada para poder subsidiar os voos regionais.

Muito obrigado.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Se me permitirem, em respeito e consideração aos dois Senadores por Rondônia, a meu Presidente Raupp, eu respondo ao Senador Acir e já, também, ao Senador Raupp.

Primeiro: o subsídio. Foi dito aqui: nós temos a lei e ela tem de ser regulamentada, e nós estamos trabalhando na regulamentação há muito tempo - nós, SAC. E começamos a discussão já na Casa Civil para a edição do decreto. Nós tivemos duas reuniões marcadas que foram canceladas e há outra programada para amanhã, que já é o texto final. Não tem aviação regional no mundo sem subsídio. Nós temos que subsidiar e será subsidiado por definição da Presidenta Dilma. Foi ela quem criou o programa do subsídio. A sugestão é dela. É claro que foi uma lei, mas a sugestão de que se tenha subsídio para esse tipo de programa é dela. E haverá.

Quanto aos aeroportos de Rondônia, eu tomei o cuidado de chamar o meu homem aeroporto aqui. Eu sou bom aprendiz, mas com quatro meses ainda não tenho na ponta da língua todos os aeroportos. Ele tem, tem que ter.

Com relação a Ji-Paraná, que é prioridade absoluta, no dia 16 de maio, daqui a dez dias, nós deveremos ter a licença e o início do processo de licitação se - se - Ji-Paraná resolver um problema de invasão do sítio aeroportuário que há lá. Não adiantará fazermos a obra. A ANAC não vai liberar se houver a invasão...

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Não há invasão lá, Ministro.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. EDUARDO HENN BERNARDI** - Lá está tendo uma ação do Ministério Público. Há uma chácara lá que está dentro do sítio aeroportuário e há uma ação no Ministério Público para fazer uma desapropriação dessa área agora. Inclusive, recentemente, enviamos a poligonal do sítio aeroportuário para eles. Eles estão trabalhando nisso. Recebemos um comunicado do juiz recentemente. Ele já está convocando profissionais para fazer realmente a marcação da área e desapropriar essa região. Já está em andamento também.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Então, V. Ex<sup>as</sup> já sabem que têm uma missão lá com as prefeituras. E o prefeito é o maior interessado. O prefeito desapropria e, depois, o valor...

**O SR. ACIR GURGACZ** (Bloco Apoio Governo/PDT - RO) - Nós vamos fazer o nosso dever de casa, Ministro.

**O SR. ELISEU PADILHA** - É o valor do Incra. Deposita o valor que é declarado no Incra e, depois, vai discutir o valor, mas se tem a posse imediatamente e, com isso, resolvemos a questão para poder trabalhar. Perfeito?

Por favor.

O Dr. Eduardo é o homem aeroporto. Ele vai falar os demais de Rondônia, apenas para saber o estágio de todos eles.

**O SR. EDUARDO HENN BERNARDI** - Bom, temos em Cacoal e Vilhena, onde tivemos, recentemente, a visita do órgão ambiental, junto com Ji-Paraná. Todas as três visitas foram na semana passada. Eles se comprometeram, após a visita, em 15 dias, a emitir a licença ambiental, a licença prévia. Na sequência, vamos colocar o (?) anteprojeto, e o banco prevê mais 15 dias para estar com os anteprojeto concluídos e a licitação permitida. Em Vilhena, temos um caso de zoneamento civil e militar. Isso já está bem adiantado - o Estado-Maior da Aeronáutica teve uma reunião na semana passada - e deve estar sendo resolvido até meados deste mês. Então, esses três aeroportos realmente são os mais avançados. Ariquemes está em processo de outorga, está sendo delegado. Isso está na fase final na Secretaria de Aviação Civil. Acredito que, em mais dez dias, deve estar resolvido. Os outros dois estão em fase de estudo preliminar ainda e devem passar para anteprojeto, provavelmente, daqui a 60 dias aproximadamente.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Todos esses aeroportos de Rondônia - aqui está um ex-Governador; e, por certo, V. Ex<sup>as</sup> sabem muito melhor do que nós - são administrados pelo Governo do Estado. Nós conhecemos as dificuldades do Governo do Estado. E isso não é nenhum subterfúgio ou escudo ou panaceia para que não implementemos imediatamente o nosso programa. Nós temos que trabalhar conjuntamente: Governo do Estado, Município e o nosso programa. Mas ele está em alta velocidade no que diz respeito a Rondônia.

Se me permitem, agora quero responder...

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Ministro, só uma pergunta em cima de Rondônia. Nesses 20 aeroportos priorizados para este ano, só tem um em Rondônia: Ji-Paraná. E os demais?

**O SR. ELISEU PADILHA** - Primeiro, eu não conheço esses 20 aeroportos priorizados a que V. Ex<sup>a</sup> se refere.

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Ainda bem!

**O SR. ELISEU PADILHA** - Eu tenho ouvido referências de 20, de 30, de 50. Nós temos 55 aeroportos neste momento em fase de licenciamento. E o que dita prioridade é a velocidade no licenciamento e a possibilidade de licitação. Não tem outro.

**O SR. VALDIR RAUPP** (Bloco Maioria/PMDB - RO) - Obrigado, Ministro.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Não tem o Pedro, o João, o José. A Presidenta nos deu uma determinação. Nós vamos começar na Amazônia Legal. Vale dizer que Rondônia está dentro. Nós vamos começar na Amazônia Legal. Vamos regulamentar a Amazônia Legal em primeiro lugar, por todas as razões das quais, aqui, já falamos. Logo, está dentro.

Não existe essa limitação de 20, eu nunca ouvi falar. Ouviu falar? Alguém? Dr. Guilherme, o senhor ouviu falar, nosso Secretário Executivo? Não? Nunca. Nós não conhecemos.

Respondo ao Senador Blairo Maggi, e, se ele me permite, eu vou, aqui, fazer uma confidência pública. Era o início...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Ministro, eu permito, mas depende de qual.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Era no início, o início da epopeia de tirar a soja do Centro-Oeste por via aquaviária. O Senador Blairo Maggi, com esta visão que fez com que ele se convertesse no político e no empresário que ele hoje é, previu, projetou, criou e propôs ao Governo que se fizesse o início da embarcação da soja do Centro-Oeste, partindo de Porto Velho e descendo em Itacoatiara.

Na época, pagou, gerenciava o projeto, e eu, Ministro dos Transportes, resolvi encarar a descida do Rio Madeira, de Porto Velho a Itacoatiara, para conhecer, efetivamente, os bancos de areia que fazem com que o calado fique, por vezes, 60 centímetros. Todas as curvas para evitar que não se perca a condição de andar, e, quando se pensa em comboio de barcas, por evidente, isso exige alta perícia, mas tive o privilégio de, junto com o Senador Blairo Maggi, ver florescer uma esperança dos brasileiros no Centro-Oeste, que foi no Mato Grosso. Lá, onde o pai do Prefeito Blairo era Prefeito,

nós tivemos, ali, também, a explosão desta ampla gama de negócios que hoje o Senador Blairo tem a responsabilidade social de conduzir. Já passou da responsabilidade empresarial. Hoje, já é a responsabilidade social.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - Pela ordem, Sr. Presidente. Usando a mesma estratégia de Rondônia...

**O SR. ELISEU PADILHA** - Pergunte e eu respondo.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - ...se fosse possível, eu poderia perguntar, praticamente, em cima da fala do Senador Blairo.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Concorde. Concorde.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - Facilitaria mais, para não repetir.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Da minha parte, sim, Presidente.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - Só para complementar, Sr. Ministro, ontem, em Rondonópolis, a nossa cidade e, até, as pessoas estão cobrando muito, porque Rondonópolis eu acho que é uma das únicas cidades do Brasil, do interior, que tem três Senadores, eu, o Senador Blairo e o Senador José Medeiros, todos de Rondonópolis, e as pessoas, ontem, foram para lá, para a Câmara de Vereadores, muitas mulheres, inclusive a mãe do Senador Blairo Maggi, o que é pior ainda, para dizer que nós somos incompetentes, porque não conseguimos resolver, pelo menos, o problema do Aeroporto de Rondonópolis.

Então, olha que coisa complicada. Já virou briga em família - já virou briga em família.

Então, é uma situação... Hoje, o Governo do Estado começou um par de obras, lá, com recursos de empréstimo do próprio Governo, mas, de qualquer forma, é essa a situação, que não teve nem a licitação ainda.

Por isso, a gente fica, aqui, a perguntar: esse entusiasmo de V. Ex<sup>a</sup> de vir aqui, de falar desse novo programa, tem possibilidade de acontecer alguma coisa esse ano? Há poucos dias nós tivemos, aqui, o Ministro dos Transportes, que falou de forma muito franca e aberta para todos nós, "olha, eu não vou, aqui, falar, porque eu não tenho condições de falar em recursos" e tal.

Para nós, eu acho que ele foi muito sincero e correto, e foi até criticado lá fora, me parece que recebeu, até, um certo puxão de orelha, porque falou muita verdade.

Mas V. Ex<sup>a</sup> tem toda experiência, e eu quero só complementar, também, a questão de Cuiabá, porque Cuiabá, ao contrário, essa obra começou há 15, 20 anos. Então, a situação é muito mais vexatória. E, lá, tem um convênio com o Governo do Estado, e, se o senhor não puder responder agora...

**O SR. ELISEU PADILHA** - Não, eu respondo.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - Em relação ao convênio, o convênio com o Governo do Estado, porque, lá, esse convênio está nessa, o Governo devolve, não devolve, e penso eu que o melhor seria o Governo devolver e a Infraero assumir, novamente, essa situação, porque, lá, hoje, para nossa vergonha, é o último aeroporto em qualidade de serviço do Brasil.

Então, os cuiabanos cobram: "Senador Blairo, Senador José Medeiros, Senador Wellington, vocês não têm competência de pelo menos resolver este imbróglio que está aí?

Mas, Ministro, quero aqui colocar que aquele aeroporto tem 720 hectares cravados no centro da cidade e há empresas interessadas na concessão. Então, como o Mato Grosso está desenvolvendo muito, aumentando muito o número de passageiros, eu gostaria de, publicamente, pedir a inclusão do aeroporto de Cuiabá em uma possível concessão que estejam planejando, porque tenho certeza de que há interessados e viabilidade econômica.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Bem, vamos lá, vamos responder às duas questões. Quero agradecer a V. Ex<sup>a</sup> pela oportuna manifestação e pontuar oportuna. Vamos agora responder ao Mato Grosso.

Vamos começar com Rondonópolis. Qual é o problema que temos em Rondonópolis? Em Rondonópolis, temos obras financiadas pelo BNDES, que estão em desenvolvimento e que antecedem o nosso programa. Portanto, estamos já com um anteprojeto em relação a Rondonópolis. Quando forem concluídas as obras que estão sendo executadas diretamente, sem a nossa participação, com recursos do BNDES, teremos condições de licitar a nossa parte para converter no aeroporto regional. A nossa parte será muito menor, estão sendo feitos pista, pátio, tudo com recursos do BNDES. Apenas acontece que este entrava o resto, tem que ser concluído também. Em paralelo, na parte documental, estamos andando. Vamos

chegar até à licitação. Mas quando chegar a hora da licitação, e está em cima disso acontecer, estamos com o anteprojeto praticamente pronto, só falta licença ambiental, vamos depender do que acontece lá.

Em Cuiabá é exatamente a mesma coisa. Cuiabá é o Estado que tem a delegação, é o Estado que está fazendo a obra. Nossa sugestão para Infraero, e não de agora, há mais de 60 dias, eu era Ministro há menos de 60 dias, vamos retomar Cuiabá, vamos retomar para a Infraero, para nós fazermos. Já falamos com o governo do Estado, que tem de, aspas, "fazer conosco um destrato" ou nos entregar, num linguajar simplificado, nos devolver a delegação, para que possamos iniciar as obras, que são só 30 milhões. Trinta! E o aeroporto fica com TPS novo, com quatro pontes de embarque, com novas salas de desembarque, uma nova sala de embarque, quer dizer, deixar de ser a estação rodoviária e passa a ser o aeroporto que sonhamos que seja. Quer dizer, fica três vezes maior do que hoje, com essas instalações, e o valor não é grande, é pequeno, são 30 milhões. Ele é geograficamente, para este programa de aviação regional, fundamental, pois ele será alimentado por toda essa aviação regional do Centro-Oeste e ele, por só, já tem.

Com relação à aviação geral, que o Marcelo está aqui, vou deixar o Marcelo falar, porque foi uma observação procedente do Senador Blairo Maggi.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Ministro...

**O SR. ELISEU PADILHA** - Temos, entre os aeroportos chamados aeroportos reconhecidos pela Anac e o número de aeroportos existentes no Brasil, uma desproporção de 3 por 1. Temos três vezes mais aeroportos do que aqueles que conseguiram o registro.

O Senador Blairo disse uma coisa que é fundamental, isso não significa dizer que não estão sendo operados. Operam sim, estão sendo operados em todos eles. Daí porque penso que, com a minha sensibilidade política, a Anac trabalha com padrões de segurança internacionais, a Anac tem uma responsabilidade institucional internacional. Portanto, os padrões que a Anac exige não são por deleite ou por capricho dos seus diretores. Eles obedecem a uma entidade internacional da ONU, que disciplina como se licenciam aeroportos. A postulação do Senador Blairo Maggi, se eu não fosse Ministro neste momento, responsável, assinaria junto 100%. Sei que a realidade do Brasil é muito diferente do que o ideal, sob o ponto de vista da segurança dos aeroportos. Temos é que ver até que ponto vamos operar com a regulamentação internacional, e aí a Anac não tem muita flexibilidade.

O que nós temos que trazer à análise é o que foi dito pelo Senador: será que não dá para a gente baixar um pouco o patamar? Isso a Anac não pode fazer *de per si*. Nós teremos que, se for o caso, construir politicamente isso. A Anac trabalha com padrões internacionais.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Ministro, antes de passar para a Anac e para a Infraero, o Senador José Medeiros queria fazer uma ponderação.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Desculpe, Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - E aproveitar a oportunidade e assim que o Senador José Medeiros fizer a ponderação, passamos a palavra para a Anac e para a Infraero, enquanto V. Ex<sup>a</sup> vai utilizar o toalete, e nesse ínterim...

**O SR. ELISEU PADILHA** - Muito obrigado. (Risos.)

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Senador José Medeiros.

**O SR. JOSÉ MEDEIROS** (Bloco Socialismo e Democracia/PPS - MT) - Ministro, é só uma ponderação sobre Rondonópolis, porque me chegou a informação, agora há pouco, que, em um primeiro momento, não teria dado início ao processo, porque faltariam as licenças ambientais.

Passaram-me a informação agora de que estão todas prontas, essas licenças. E a nossa preocupação... e eu louvo o que V. Ex<sup>a</sup> tinha dito aqui, que é um homem de sim, sim e não, não, porque, nós três quase fomos apedrejados lá na cidade, por causa desse aeroporto.

Então, o que que acontece? Se não tiver dinheiro, a gente pede encarecidamente que V. Ex<sup>a</sup> diga que não tem. Porque, se a gente chegar lá em Rondonópolis, e disser que agora não é mais licença ambiental, agora é porque tem uma outra obra, corremos o risco de não poder entrar mais na cidade.

E na verdade, a gente precisa muito dessa clareza e dessa parceria, porque a gente quer que se resolva o problema. Agora, essa obra lá, se ficar nesse requisito, provavelmente não vai sair, porque existe um imbróglia lá entre a empresa que estava e o Tribunal de Contas do Estado.

E a gente faz essa postulação aqui, no sentido de que fique uma coisa dissociada da outra, porque eu não vejo como a gente justificar que a obra do Estado lá se confunda com esse projeto do Governo, de forma que vai travar tudo.

E como a gente já tinha... antes o argumento era a licença ambiental, se for esse outro argumento, agora, fica difícil.

Muito obrigado.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Veja, eu quero agradecer V. Ex<sup>a</sup>, porque com isso nós já pegamos os três Senadores do Mato Grosso.

Vamos lá, licença ambiental: realmente, tem licença ambiental para a obra que está sendo executada. Nós precisamos da licença ambiental de todo o sítio e das obras que nós também vamos executar.

Então, nós temos, sim, é verdade - está correto o que foi informado a V. Ex<sup>a</sup> -, porém está pendente a licença ambiental de todo o sítio aeroportuário, porque as nossas obras, as obras que nós vamos ter que fazer, também têm que ser consideradas nessa licença. Ela é rápida, não será fator de atraso.

Com relação às obras do Estado. Elas são indispensáveis, sim. Não há, no caso, incompatibilidade entre as obras que estão sendo executadas pelo Estado, paradas, discutidas, ou não, e as obras que nós teremos que fazer.

Ocorre que, quando chegar o momento, vamos admitir por hipótese, que nós tenhamos a licença ambiental, licitemos este ano, comecemos a obra, vamos ter, no ano que vem, a conclusão das nossas, em 12 meses, e a do Estado não estando concluída, não estando pronta, por óbvio, nós não teremos o licenciamento para operação. Não vamos poder operar. Por quê? Porque se a obra do Estado, que é extensão de pista, para adotar o aeroporto da qualificação que tem, nós não vamos poder operar. Não vamos ter a qualificação que é dada a esse aeroporto.

Isso tem que ficar claro, para depois a gente não ter, lá adiante, desavença. Mas não são incompatíveis as duas situações, V. Ex<sup>a</sup> tem razão.

Enquanto o Estado estiver brigando com o tribunal, não tem nenhum problema. Essa obra não depende da nossa. Nós vamos ter o licenciamento e iniciar as nossas.

Agora, para o licenciamento e a operação, aí essas têm que estar prontas também. Entendeu? E o licenciamento ambiental, que nós vamos conseguir com rapidez, é de todo o sítio, tem o licenciamento para essas obras que estão sendo executadas. Perfeito?

Deixa eu voltar aqui no Senador Blairo Maggi.

Ah, sim, o Marcelo que vai responder como é que a gente desce os degrauzinhos aí.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Isso. Marcelo.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Marcelo, só um minutinho. Eu acho que essa pergunta que você vai responder agora é importante para todas as regiões, Centro-Oeste, Norte, principalmente, onde estão os grandes problemas que nós colocamos aqui.

**O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYs** - Perfeito.

O Ministro já começou uma introdução, Senador, que é muito importante.

O Ministro, como ele mesmo disse, está há quatro meses no cargo, mas entendeu muito bem toda a lógica de aviação e sabe explicar isso de uma forma muito mais objetiva - acredito - do que eu, que já estou com oito anos de Anac.

Na verdade, a nossa principal função - esta é uma coisa que nós sempre reforçamos - é garantir a segurança da aviação civil brasileira para todo mundo que vai utilizar. É a principal função da Anac, é a principal função da autoridade de aeronáutica em qualquer país garantir a segurança das operações.

Como fazemos isso? Obviamente, não podemos assegurar risco zero, porque ninguém pode, mas podemos garantir níveis cada vez maiores de segurança, dependendo do tipo de operação.

Então, a gradação de que o senhor falou já existe hoje em dia. O Ministro disse que seguimos padrões internacionais colocados pela Organização de Aviação Civil Internacional, porque somos signatários da Convenção de Chicago, por isso a nossa aviação é tão respeitada no mundo. Nós temos uma aviação reconhecida e respeitada no mundo como segura, eficiente, confiável, tanto que fomos, na última assembleia desse órgão, eleitos, com a maior quantidade de votos, entre os países mais importantes, para permanecer no Conselho dessa organização.

Esses padrões seguem a seguinte lógica: temos de manter... Se for deixar apenas com o operador, pode ser que ele não busque ter os níveis de segurança necessários para prover a segurança para a população. Então, quanto mais esse operador for prestar serviços para nós, mais temos de exigir. Essa é a lógica principal.

Por isso, temos hoje, no País - o Ministro comentou das pistas de pouso -, cerca de 3,2 mil, 3,3 mil aeródromos privados, aeródromos em geral, incluindo-se qualquer pista de pouso em terra, heliponto, helideck, helipontos em plataformas, em navios. Temos isso tudo contabilizado.

Quanto a aeroportos públicos, temos cerca de 720, 730. Qual é a diferença do público para o privado? O privado é uma pista de pouso numa fazenda, que o senhor pode chegar a utilizar ou um colega seu, mas é somente para uso privado, não vai pôr em risco a população, não vai pôr em risco ninguém que não conhece aquele serviço.

Se V. Ex.<sup>a</sup> tiver por acaso uma aeronave e for utilizá-la na sua pista, as pessoas têm noção, o piloto vai ter conhecimento daquela pista, das condições, então, vai operar com segurança.

Quanto mais estou prestando esse serviço para terceiros, mais tenho de exigir segurança, e aí a Anac vai lá e garante, sim, que aquilo é seguro, que tem condições mínimas de prestação de serviço de segurança.

Então, quando chamo alguma coisa de aeródromo público, já estou dizendo que ele tem requisitos de segurança maiores e que mesmo uma pessoa que não conheça aquela pista e vai utilizá-la, porque é pública, está aberta para todo mundo, pode utilizá-la com segurança, porque está seguindo padrões internacionais, ainda que sejam mínimos, para poder fazer aquela operação.

Um degrau a mais, privado, público, aviação comercial. Quando incluo a aviação comercial, estou dizendo que vou começar a operar com aeronaves de maior porte, servindo à população que não conhece aviação, que geralmente tem medo de utilizar um avião. Mas aquelas condições vão ser realmente seguras para utilizar aeronave daquele tipo. Nenhum de nós tem conhecimento, quando chega a uma pista, se aquela pista está segura ou não. O aeroporto de Brasília está com um buraco ali ou não está? Isso é seguro ou não é, então, entramos lá para fazer as exigências mínimas dos requisitos para a aviação comercial.

Aí, como o senhor mesmo falou, quanto maior a minha aeronave, maior é meu nível de exigência. Então, há aeródromos hoje que podem operar, por exemplo, com ATRs tranquilamente, mas não podem operar com um Boeing 737, precisam complementar algumas exigências, para poder operar com segurança o 737.

Com a A380, por exemplo, aquela aeronave grande da Airbus, só há um aeroporto no País todo que pode fazer uma operação completamente segura. Ou seja, podemos garantir para qualquer empresa que vier a operar no País com um A380 que aquele aeroporto está seguro e cumpre os requisitos.

Então, a nossa lógica é sempre tentar trabalhar com esses quesitos de forma gradual, para não exigir mais do que seria necessário para o requisito mínimo.

Obviamente, os regulamentos são extensos, mas são publicados, são conhecidos. Os operadores têm de conhecer esses regulamentos, porque o que há, hoje, muitas vezes, é que não existe um cuidado e uma responsabilização do operador do aeroporto. Há muitos aeroportos, hoje, no País, em que não conseguimos ter a informação de quem é responsável pela operação, e tem de haver um responsável por aquela operação, alguém tem de ser responsabilizado, se houver algum problema naquele aeroporto ou precisa saber como aquele aeroporto funciona.

Aí é que, muitas vezes, estão os nossos problemas de interação com aeroportos, principalmente os menores, os que têm menor estrutura.

O que temos trabalhado é sempre para revisar os nossos regulamentos, para que esses requisitos sejam de fato os mínimos que garantam a atividade com segurança. Ou seja, não vou garantir risco zero, porque isso é impossível garantir, mas minimizar o risco no limite do possível, permitindo que a atividade seja desenvolvida.

O senhor comentou a questão dos aeroportos de abaixar um pouco mais até o batente.

Nós tivemos essa discussão aqui, uma vez - não me lembro se foi nesta Comissão ou em outra sobre a Amazônia - sobre o que fazer com a aviação para a Amazônia. Por quê? Qual o problema da Amazônia? Temos um problema social. Temos determinados aeroportos que podem não ter condição nenhuma de segurança, podem ter baixíssimas condições de segurança, mas são a única possibilidade de transporte que aquela população tem. Se não tiver aquilo, serão 12 horas, três dias de barco.

Poderíamos fazer algo diferente? Nós até, na linha do que o Ministro acabou de comentar, fizemos a sugestão: se houver alguma orientação legislativa, podemos trabalhar com isso. Os senhores fizeram uma orientação, só não vou me lembrar qual foi a lei, que diz justamente que para aeroportos da Amazônia podemos trabalhar com requisitos diferenciados. E é nisso que estamos trabalhando agora, não para não ter segurança, tem que haver níveis de segurança mínimos, mas podemos trabalhar com níveis diferenciados para que a população possa ter acesso àquele transporte. Precisamos disso, porque, senão, tecnicamente, não podemos dizer que em determinado aeroporto o nível de segurança será pior que no



outro, ainda que no mesmo nível, operando o mesmo tipo de aeronave, com menos complexidade. Mas essa é a nossa linha mínima de trabalho.

O que temos feito é continuar mesmo o que está ao nosso alcance, revisando para ver se está, de fato, proporcional e racional para aquele nível de risco. Esse é o nosso trabalho e aceitamos sempre sugestão.

Sobre a questão do prazo de análise, não tenho registro de prazo de anos, Senador. Às vezes, demora alguns meses, mas o que temos, muitas vezes, são pendências por parte do operador, que tem que complementar alguma informação. A orientação que temos dado para a área é: chama ele aqui, explica. Às vezes, não adianta só passar o regulamento. Operadores de cidades mais simples às vezes não têm o conhecimento técnico necessário, tem que deixar bem claro o que eles necessitam. Temos feito isso, informado, sinalizado, a nossa assessoria parlamentar pede ajuda até para os senhores, muitas vezes. É a forma como tentamos agilizar isso.

Algumas vezes, nossa dificuldade é a equipe para fazer a vistoria, mas, mesmo nisso, temos tentado agilizar, às vezes leva um mês para poder fazer essa vistoria e o aeroporto estar liberado.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Dr. Marcelo, só para finalizar, se me permite.

Lá em Rondonópolis, por exemplo, havia um voo que saía de Cuiabá e seguia para Rondonópolis, Maringá, Curitiba e acho que Porto Alegre. Esses voos que passavam por Rondonópolis foram suspensos. Hoje, os únicos dois ou três voos que existem são conexões entre Cuiabá e Rondonópolis. Os voos que passavam por lá deixaram de existir; eram feitos por jatos, pelos nossos Embraer 190, e hoje é um ATR-72 que circula por lá.

Tem alguma coisa a ver com o aeroporto essa decisão, ou foi uma decisão da companhia retirar o voo? Mas faço uma observação: os voos estavam sempre lotados para o Sul. Então, não conseguimos entender direito e a população fica sem informação: "Esse negócio parou porque a Prefeitura não atendeu aos requisitos, foi a Anac que apertou ou foi a companhia que tomou a decisão?"

Acho que todos brigam para conquistar algumas coisas, mas as perdas são mais doloridas. Você tinha uma coisa estabelecida e perdeu, não tem mais hoje. Mas perdeu por quê? De quem é a culpa? A quem devemos recorrer para restabelecer aquilo que já era uma conquista daquela cidade, daquela região como um todo?

**O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYs** - Senador, eu estou sem... O Ministro trouxe o homem aeroporto dele e eu estou sem o meu. Então, não vou saber exatamente os requisitos, se Rondonópolis não está cumprindo alguma coisa para ter baixado de jato para ATR. Se foi uma decisão comercial, as empresas podem tomar essa decisão comercial, diminuir o tipo de aeronave, mudar.

Vou pesquisar para ver se há alguma pendência, e depois passo para o senhor.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Depois me informa?

**O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYs** - O que pode ter ocorrido é ter baixado algum tipo de requisito - por exemplo, contraincêndio ocorre muitas vezes. Qual a importância do contraincêndio? Na aviação comercial, a aeronave vai pousar no aeroporto. O piloto tem que saber quais são as condições daquele aeroporto e aquele aeroporto tem que ter todas as condições de segurança para aquele pouso. Então, se por acaso eu não tenho contraincêndio naquele aeroporto, a aeronave que pousa e tem algum problema tem um incêndio muito rápido, a aeronave pega fogo muito rápido. Essa é a necessidade de haver um contraincêndio sempre que há aviação comercial. Esse contraincêndio, um caminhão, tem níveis diferenciados, categorias diferenciadas que são adequadas a cada tipo de aeronave.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Um AP-2, ou uma coisa assim.

**O SR. MARCELO PACHECO DOS GUARANYs** - Vai depender do tipo de aeronave. Um jato exige um contraincêndio de um porte maior, para um ATR exige um de porte menor. Muitas vezes, é esse o problema.

O que nós fazemos é alertar, nós não chegamos e fechamos o aeroporto, nós chegamos e informamos. Temos a obrigação legal de fazer isso: este aeroporto está com um contraincêndio com problema ou a categoria do contraincêndio caiu, porque um dos caminhões está com a mangueira entupida, por exemplo. Temos que alertar isso para toda a população, para toda a sociedade de aviação, porque, se alguma aeronave for pousar lá com uma emergência, ela tem que saber que ali não é uma opção de emergência para pousar, não pode pousar aqui com problema. Esse é o nosso dever.

Mas vou checar se há algum problema específico em Rondonópolis, e informo o senhor.

**O SR. BLAIRO MAGGI** (Bloco União e Força/PR - MT) - Está bom. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Vamos retomar o segundo bloco de perguntas. Pela ordem de inscrição, após o Presidente Garibaldi, que vai fazer um questionamento, o Senador Hélio José será o

primeiro, seguido do Senador Lasier Martins, do Senador Paulo Bauer, do Senador Fernando Bezerra e do Senador Flexa Ribeiro.

Com a palavra, o Presidente, Senador Garibaldi.

**O SR. GARIBALDI ALVES FILHO** (Bloco Maioria/PMDB - RN) - Eu vou aproveitar, porque não estou na Presidência. Então, vou fazer uma pergunta que diz respeito ao meu Estado, rapidamente, acerca de dois aeroportos que estão no plano de aviação regional: Mossoró e Caicó. Eu perguntaria: qual o andamento desses dois projetos, o de Mossoró e o de Caicó? Porque Mossoró, por exemplo, que já recebeu aviões comerciais, não recebe nenhum avião hoje; e Caicó, a população está cobrando, cada vez mais, o investimento nesse aeroporto.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - O próximo inscrito é o Senador Hélio José. Queria pedir a V. Ex<sup>as</sup> que tentássemos seguir o que foi estabelecido: um prazo limite de até cinco minutos.

**O SR. HÉLIO JOSÉ** (Bloco Maioria/PSD - DF) - Correto.

**O SR. GARIBALDI ALVES FILHO** (Bloco Maioria/PMDB - RN. *Fora do microfone.*) - Eu cumpri, não?

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Não. V. Ex<sup>a</sup> usou trinta segundos. Ajudou a Comissão. (*Risos.*)

**O SR. GARIBALDI ALVES FILHO** (Bloco Maioria/PMDB - RN. *Fora do microfone.*) - Mas aí é demais.

**O SR. HÉLIO JOSÉ** (Bloco Maioria/PSD - DF) - Nobre Senador Garibaldi Alves, Senador Davi Alcolumbre, parabênizo V. Ex<sup>as</sup> pela direção dos trabalhos.

Sr. Ministro Eliseu Padilha; Sr. Presidente da Anac, Marcelo Guarany; e Sr. Diretor da Infraero, vou ler um trechinho aqui interessante: "Apesar do entusiasmo do Governo, ainda vai demorar para sabermos se as concessões de aeroportos são um bom negócio para empresas privadas, Infraero, trabalhadores e passageiros". Eu tenho, realmente, dúvidas com relação a essa questão. Sou um servidor público concursado, não sou empresário, e acredito que é preciso avaliar, com cuidado, o processo.

Eu gostaria de saber de V. Ex<sup>as</sup> se há algum plano... Por exemplo, sou de Brasília, Senador pelo Distrito Federal, e hoje é uma tragédia ir ao aeroporto e não haver estacionamento. As pessoas têm que pagar uma fortuna para ficar um tempinho naquele aeroporto, para resolver alguma questão. Existe alguma previsão de se fazer um certo tabelamento, uma certa situação, para não haver essa exploração maluca, como a que ocorre no Distrito Federal, nos estacionamentos nos aeroportos, praticamente inacessíveis às pessoas mais humildes que querem viajar.

É necessário - e eu gostaria de saber do Sr. Presidente da Infraero - que haja uma atenção maior aos funcionários concursados dessa empresa. As estatísticas demonstram que a grande maioria dos servidores não aceitou a proposta para migrarem para outras empresas, para as concessionárias que ganharam alguns aeroportos, e isso gera um acúmulo de servidores na Infraero. Então, eu gostaria de saber - já que V. Ex<sup>a</sup> colocou que vai, inclusive, fazer parcerias e concessões na área da Infraero Serviços - como é que estamos preparando e treinando esses servidores concursados da Infraero, para podermos enfrentar essas questões.

Eu queria saber qual é a sua avaliação do porquê de esses servidores não estarem aceitando - mesmo com benesses, como 1,2 de salário para cada ano trabalhado, até o limite de R\$180 mil - a questão de migrar para essas empresas concessionárias, já que eles poderiam ter a possibilidade de, a partir do ano de 2020, retornar à Infraero, então é importante a gente entender essa questão.

Parabênizo V. Ex<sup>a</sup> pelo entusiasmo, acho que é importante o servidor - e no caso o Ministro é um servidor público - ter entusiasmo e querer realmente o melhor para o nosso País. Eu fico muito feliz aqui de ouvir o quanto o nosso Ministro está entusiasmado com a questão.

Eu estive vistoriando, durante a Copa do Mundo, o aeroporto do nobre Senador Garibaldi Alves, aquele novo de cargas... São Gonçalo do Amarante. E fico pensando, Sr. Ministro, Srs. representantes da Anac: se nós temos um aeroporto da qualidade do de José Severo, feito inclusive pelos militares americanos, com três pistas, e dificuldade em outros locais, fazer um aeroporto que é muito bonito, realmente é bonito o aeroporto de São Gonçalo do Amarante, mas com um acesso superprecário, uma dificuldade terrível para as pessoas acessarem aquele aeroporto. E o aeroporto José Severo fica ao lado da BR. Por que fizeram essa opção e se há algum projeto de melhoria do acesso ao aeroporto de São Gonçalo do Amarante e de aproveitamento maior desse aeroporto na questão de carga? E se o aeroporto José Severo, que é um aeroporto que várias cidades brasileiras teriam grande interesse em ter, vai ser utilizado de uma forma mais adequada para a aviação nacional ou se vai ficar mais só para pouso de mosquitos.

V. Ex<sup>a</sup>, como nosso querido Senador por Pernambuco, sabe da importância do nosso Nordeste brasileiro, por isso é que eu gostaria...

**O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO** (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Essa é uma vitória do Rio Grande do Norte em cima de Pernambuco; levou o terminal de cargas para São Gonçalo do Amarante em detrimento de Petrolina; o grande aeroporto de cargas do Nordeste.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Eu queria solicitar ao Senador Hélio José que possa concluir para que possamos prosseguir com a lista de inscritos.

**O SR. HÉLIO JOSÉ** (Bloco Maioria/PSD - DF) - Com certeza. Depois das interrupções tranquilas do meu querido Senador Fernando Bezerra, eu vou tentar concluir.

Eu não tenho dúvidas, Sr. Ministro, de que 43% de consumidores que gostariam de andar de avião, porque o trabalho legal que a Dilma fez, que o Lula fez, de permitir que pobre ande de avião - e hoje os aeroportos estão mais movimentados por causa disso e estão com 82% de redução nos atrasos de voos, e isso é importante, como V. Ex<sup>a</sup> colocou, e que 80,14% estão aprovando os serviços -, pegando aqui o aeroporto de Brasília, com aquele inchaço todo, com a dificuldade que é o atendimento, posso afirmar ao senhor que não é essa beleza toda. Todos os Senadores aqui passam por Brasília o tempo inteiro e sabem das dificuldades que nós temos.

Eu gostaria de saber - tinha muito mais coisas para falar -, para terminar, como a minha mão de obra é a mão de obra da sua secretaria, porque eu sou analista de infraestrutura, que é um pessoal que trabalha e que tem realmente condições de ajudá-lo a resolver essas questões, como é que V. Ex<sup>a</sup> poderia nos ajudar a discutir com o Ministério do Planejamento e com a Presidenta Dilma, porque essa carreira foi vítima de não ficar na MP 440, para a gente estabilizar essa carreira e resolver esse problema, porque essa carreira hoje está em uma situação muito ruim e precária no Governo Federal.

**O SR. GARIBALDI ALVES FILHO** (Bloco Maioria/PMDB - RN) - Bem, eu queria esclarecer ao Senador Hélio, porque ele tomou como exemplo logo o nosso aeroporto, que é um aeroporto que inclusive está disputando agora o privilégio de ter da parte da TAM a centralização de voos de conexões, por conta das condições do aeroporto. Mas os acessos são outra história, porque, na verdade, o Governo do Estado é que não cumpriu o compromisso de possibilitar os acessos do aeroporto, mas o aeroporto realmente oferece condições de, até mesmo ter esse centro de conexões, por conta da área privilegiada que tem para receber cargas.

Então, Senador Hélio, o Senador Fernando Bezerra veio em meu socorro, e nós somos, inclusive, concorrentes desse *hub* da TAM, estamos concorrendo, e o aeroporto realmente oferece essas condições.

**O SR. HÉLIO JOSÉ** (Bloco Maioria/PSD - DF) - Senador Garibaldi, peço vênica para colocar que não tenho dúvida de que o aeroporto é de primeira qualidade, tanto é que citei na minha fala, e é importante a questão do transporte de carga para o Nordeste, e coisa e tal. Só falei que não era justo um aeroporto tão bom como o Augusto Severo ser desativado para os passageiros. Foi isso que eu quis falar.

**O SR. GARIBALDI ALVES FILHO** (Bloco Maioria/PMDB - RN) - O Augusto Severo era o antigo aeroporto, que foi desativado, em função do novo aeroporto, mas está se viabilizando a utilização daquele aeroporto Augusto Severo.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - O próximo orador inscrito é o Senador Lasier Martins.

**O SR. LASIER MARTINS** (Bloco Apoio Governo/PDT - RS) - Muito obrigado, Senadores Davi e Garibaldi.

Saúdo o Ministro Eliseu Padilha e seus diretores.

Ministro Padilha, nós acompanhamos sua trajetória há muito tempo, por sermos lá do Sul, conhecemos o seu gosto pelo setor executivo. Não é por outra razão que V. Ex<sup>a</sup> começou lá na pequena Tramandaí, como Prefeito, e integrou vários governos, sempre naquele anseio de participar de obras. Por isso, nos deixa uma esperança, embora um pouco vã, em razão da situação que o País vive, por uma questão de gestão federal, com tantas dificuldades econômicas e financeiras, e nos deixa mais incertezas do que certezas com relação à possibilidade daquilo que V. Ex<sup>a</sup> explanou aqui demoradamente, sobre os nossos aeroportos regionais.

V. Ex<sup>a</sup> informou aqui que a Secretaria de Aviação Civil não depende do dinheiro do Tesouro, porque vai arrecadar R\$4,4 bilhões em taxas aeroportuárias, e tem quase R\$2 bilhões em caixa. Aí, a minha primeira pergunta vai no mesmo sentido da que formulou aqui o Senador Ferraço: que segurança nós podemos ter, ainda mais quando sabemos que está na Fazenda o Ministro Levy, obstinado por cortes, e que poderá retardar a liberação de recursos que pertenceriam a essa Secretaria? Então, a minha primeira pergunta é: V. Ex<sup>a</sup> pode afirmar aqui peremptoriamente que o Ministro da Fazenda não vai mexer

nessa verba destinada à aviação civil? É a primeira certeza que precisávamos ter para poder formular qualquer pergunta com relação à concretização desses incontáveis aeroportos regionais que estão no programa da sua Secretaria. V. Ex<sup>a</sup> falou aqui em 55 aeroportos já autorizados, dependentes de licenciamento.

Feita essa primeira questão, com relação ao nosso Rio Grande do Sul, que o senhor conhece como ninguém - lembro muito o seu esforço para concretizar a BR-101, à época como Ministro dos Transportes, trecho Osório-Florianópolis, quase 400km, uma obra que levou mais de 15 anos, mas acabou sendo concluída, à exceção da ponte de Laguna, que está dependendo agora de pouca coisa -, ainda há poucos dias esteve aqui o Ministro dos Transportes e, atendendo a uma pergunta que formulei, ele não nos deu esperança nenhuma com relação à Rodovia 116, trecho Guaíba-Pelotas, uma obra que está paralisada, nem com relação ao começo de uma obra importantíssima, por ser corredor internacional, Guaíba-Uruguaiana.

Então, fico me perguntando: será que aquilo que o Governo Federal não consegue concretizar em terra, vai concretizar pelo ar, com os aeroportos?

E aí chegamos ao nosso aeroporto Salgado Filho, que é um aeroporto acanhado, insuficiente. Prestou-se, inclusive, a uma grande polêmica logo que o senhor assumiu o Ministério, porque o Senhor disse em entrevistas que daria preferência à construção do novo aeroporto no Município de Portão, próximo de Porto Alegre. Aquilo gerou um levante de protestos considerável, entendendo que não pode ser desprezado o Salgado Filho...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. LASIER MARTINS** (Bloco Apoio Governo/PDT - RS) - ... porque a obra lá adiante demoraria perto de dez anos.

V. Ex<sup>a</sup> acabou concordando que tem que fazer melhorias com relação ao terminal do Salgado Filho, que carece, principalmente, de uma pista mais alongada, porque lá não descem nem decolam aviões de grande porte nem para passageiros nem para cargas. É um aeroporto - eu não diria que é uma rodoviária, como outros colegas aqui disseram pelo Senado - extremamente superado para um Estado que está entre os cinco maiores exportadores do Brasil.

Então, a primeira pergunta é sobre o Salgado Filho: quando teremos o início dessas obras de melhoria de pista e terminal de passageiros? Porque V. Ex<sup>a</sup> quase não falou em prazos até agora. E quanto à hipótese de concessão à iniciativa privada do aeroporto Salgado Filho de Porto Alegre ou do aeroporto que está por ser construído?

Por outro lado, pelo interior do Estado, há um clamor de todos os lados. Há poucos dias, o senhor deu entrevista dizendo que vai dar prioridade ao aeroporto de Passo Fundo - e faz muito bem, porque o Município de Passo Fundo é um dos mais prósperos do Rio Grande do Sul, que vem recebendo grandes investimentos industriais e, realmente, tem um aeroporto carente de equipamentos de controle de voo, terminal muito pequeno, etc..

Mas outra cidade, que V. Ex<sup>a</sup> conhece muito bem e é uma das maiores expressões econômicas do Rio Grande do Sul, é Caxias do Sul. Eu estive em Caxias na semana passada e um grupo de empresários, sabendo de sua presença aqui hoje, pediram-me: "Pelo amor de Deus, pergunte ao Ministro Eliseu Padilha quando é que vai fazer, vai mandar começar o novo aeroporto de Vila Oliva, já que o aeroporto atual não se adapta a qualquer melhoria".

Teríamos aqui 15 aeroportos, mas não vamos nos deter em 15, porque seria impossível atender. Mas, pelo menos além de Caxias do Sul, que V. Ex<sup>a</sup> nos dê uma palavra sobre Uruguaiana, sobre Rio Grande e sobre Santa Rosa, que estão em regiões estratégicas para o desenvolvimento do Rio Grande do Sul.

Se sobrar um tempinho, responda-nos aquilo que V. Ex<sup>a</sup> não respondeu na pergunta do Senador Ferraço: por que o Governo não preenche as vagas da Anac e onde mantém interinos que não são submetidos à sabatina do Senado?

Agradeço à gentileza das suas respostas, que tenho esperança de que serão convincentes.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - A próximo é a Senadora Fátima Bezerra.

Eu queria pedir a V. Ex<sup>a</sup>s novamente que a gente pudesse ficar dentro do prazo de cinco minutos, que foi estipulado no começo da audiência.

**A SR<sup>a</sup> FÁTIMA BEZERRA** (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sr<sup>as</sup>. Senadoras, demais convidados. quero cumprimentar o Ministro da Aviação Civil, Deputado Eliseu Padilha; Marcelo, Presidente da Anac; Senador Davi, Senador Garibaldi, que preside os trabalhos desta audiência conjunta da Comissão de Infraestrutura com a Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo, da qual faço parte.

Ministro, ouvi a explanação de V. Ex<sup>a</sup>, assim como os demais Parlamentares, muito atenta, porque esse Programa de Aviação Regional que o Governo vem tentando realizar no nosso País tem um caráter estratégico muito importante para todas as regiões, do ponto de vista de fomentar e de alavancar o desenvolvimento econômico e social dos nossos Estados, das nossas regiões.

Eu quero aqui me associar, certamente, ao que o Senador Garibaldi Filho já colocou, no que diz respeito ao programa de aviação regional para o Nordeste, em particular para o nosso Estado, o Rio Grande do Norte.

E em duas dimensões, Ministro: primeiro, com relação ao importante investimento que o Governo Federal fez lá no nosso Estado, que foi o aeroporto internacional de São Gonçalo do Amarante, o aeroporto que recebeu o nome de Aluizio Alves. Sem dúvida nenhuma, investimento muito importante para o nosso Estado, entretanto, carece até hoje da sua conclusão no que diz respeito à questão dos acessos.

Agora mesmo, o Rio Grande do Norte, juntamente com o Pernambuco e com o Ceará, está disputando o chamado Centro de Conexões de Voos, que é uma iniciativa da TAM, uma iniciativa muito importante, porque significará a geração de milhares e milhares de empregos. O nosso Estado, o Rio Grande do Norte, se coloca, sim, como um forte concorrente, não menosprezando os demais Estados, que são fortes concorrentes. Mas por que o nosso Estado se coloca como um forte concorrente? Por duas razões: primeiro, pela posição geográfica nossa, próxima da Europa, da África, associada ao fato de o Rio Grande do Norte sediar uma fábrica de querosene de aviação, associada inclusive a uma iniciativa que o governo do Estado tomou recentemente, que foi de reduzir a alíquota do ICMS na cobrança do querosene de aviação. E outra vantagem que o Rio Grande do Norte apresenta é a própria estrutura do nosso aeroporto. Para se ter uma ideia, é o único aeroporto no Brasil - não é, Senador Garibaldi Filho? - capaz de receber um determinado tipo de avião que, se não me engano, é o Airbus 380.

Agora, para que, de fato, nos coloquemos concretamente na perspectiva de, enfim, ter esse importante investimento da TAM, com o Centro de Conexões de Voos Internacionais, é fundamental também concluirmos a questão dos acessos. E aqui, quero deixar o nosso apelo, embora V. Ex<sup>a</sup> esteja tratando aqui da questão da aviação regional, desse programa específico...

*(Soa a campainha.)*

**A SR<sup>a</sup> FÁTIMA BEZERRA** (Bloco Apoio Governo/PT - RN) - ...mas quero deixar aqui o apelo para que, enfim, possa somar conosco nessa luta de que os acessos lá para o aeroporto internacional de São Gonçalo do Amarante sejam efetivamente concretizado, até porque, independentemente de estarmos nessa luta em busca de sediar um centro de conexões, independentemente disso, a questão dos acessos é fundamental por uma questão de garantir uma mobilidade urbana com eficiência e com qualidade ao povo do Rio Grande do Norte, em primeiro lugar, e aos turistas e aos que nos visitam. Fica aqui esse primeiro apelo.

E o segundo, Ministro, é dizer, realmente, da nossa expectativa de que os investimentos lá para Mossoró e Caicó, possam, de fato, acontecer - vou terminar, Senador Davi -, por se tratar, claro, de duas cidades superimportantes. Mossoró é a segunda cidade do Rio Grande do Norte e, desde 2011, não recebe voos regulares de maneira nenhuma. Mossoró, que está ali na fronteira com outro Estado superimportante, que é o Estado do Ceará. Mossoró, que, inclusive, tem uma presença muito forte do ponto de vista de fomentar o desenvolvimento econômico e social do nosso Estado, com a presença do petróleo, com a presença do sal, com a presença da fruticultura, com a presença do turismo. Então, é inaceitável que Mossoró, por tudo que ela representa - repito, uma cidade com a densidade populacional que tem, a segunda cidade do Estado -, infelizmente, até o presente momento, não tinha tido condições de resolver o problema do seu aeroporto, que precisa urgentemente, claro, da parceria com o Governo Federal, porque o Governo municipal, por mais boa vontade que tenha, é impossível dar conta dos investimentos que precisam ser feitos em Mossoró, para que tenhamos um aeroporto regional à altura de atender às necessidades daquela região.

Como também Caicó, Ministro Padilha, outra cidade importante da região - não é, Senador Garibaldi Filho? - do Seridó, lá no nosso Estado; outra região também muito importante, uma cidade-polo também. Então, é isto: aqui trazer o nosso apelo e, no mais, dizer da nossa crença, da nossa esperança, da nossa confiança. Sabemos que esse é um compromisso da Presidenta Dilma, sabemos do empenho de V. Ex<sup>a</sup>, do empenho da Anac. Então, da nossa crença, da nossa confiança, estaremos aqui, como representante do povo do Rio Grande do Norte, vigilantes para que, enfim, esses investimentos aconteçam, possam beneficiar todo o Brasil, o Nordeste e lá o nosso Rio Grande do Norte.

Muito obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - O próximo é o Senador Fernando Bezerra Coelho.

**O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO** (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Sr. Ministro Eliseu Padilha; Sr. Diretor Presidente da Anac, Marcelo Guarany; Sr. Diretor da Infraero, Guilherme Ramalho, queria cumprimentar o meu Presidente, Senador Garibaldi Alves Filho; o nosso amigo Senador, Presidente da Comissão de Desenvolvimento Regional, Davi Alcolumbre.

E, de forma muito rápida, Sr. Ministro, primeiro lhe cumprimentar pela objetiva exposição, apenas trazendo aqui algumas reflexões, algumas indagações. Anotei, como foi colocado na transparência que, dos 270 aeroportos regionais, estamos apenas com 55 anteprojetos autorizados. Há algum aeroporto em Pernambuco nesses 55? E, se não há, qual é o cronograma previsto para que os aeroportos regionais de Pernambuco, Afogados da Ingazeira, Araripina, Arcoverde, Caruaru, Fernando de Noronha, Garanhuns, Petrolina, Salgueiro e Serra Talhada possam entrar em licitação?

E tenho aqui uma sugestão. Falou-se aqui da decisão corajosa da Presidenta Dilma de construir um programa de subsídio que pudesse viabilizar o desenvolvimento da aviação regional no nosso País, com o que concordamos; agora, não seria interessante também exigir uma contrapartida dos Estados para esse subsídio, no sentido de que apenas a operação é muito pouca a contrapartida. Falo, sobretudo, do principal insumo que é o combustível de aviação. Há Estados que chegam a cobrar 35% de ICMS, 30%, 25%; então acho que o Governo Federal deveria colocar, como contrapartida, para que os Estados pudessem aderir ao programa de aviação, reduzir a alíquota sobre o combustível de aviação, para algo que possa, de fato, viabilizar, porque senão vamos ficar dependendo só desse fundo de aviação civil, o que me parece muito pouco para os investimentos que precisam ser realizados nos aeroportos regionais do Brasil.

Uma conta rápida: se cada aeroporto regional desse for receber R\$20 milhões, estamos falando de mais de R\$5 bilhões, fora as necessidades do subsídio que tem que ser transferido para as companhias; Então, acho que é o momento de fazer uma reflexão, de se exigir uma contrapartida também expressiva por parte dos governos estaduais que podem dar, através de uma taxação diferenciada no ICMS sobre o combustível de aviação.

E, finalmente, Sr. Ministro, queria saber: os jornais relatam que, no próximo programa de concessão de aeroportos do Brasil, estará incluído o aeroporto de Salvador. A minha pergunta é: por que não incluir Recife e Fortaleza, já que outros aeroportos aqui no Sudeste foram incluídos na primeira etapa, como Brasília, Rio, São Paulo? Por que se escolhe um único aeroporto no Nordeste para fazer parte do programa de concessão?

O aeroporto de Recife, já que houve aqui tanta reclamação, recebeu fortes investimentos, no governo Lula e no Governo da Presidenta Dilma, e é hoje avaliado como o melhor aeroporto brasileiro...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO** (Bloco Socialismo e Democracia/PSB - PE) - Portanto, acho que está pronto, é o aeroporto que está pronto, inclusive para ocupar o aeroporto Augusto Severo, lá do Rio Grande do Norte, podíamos transferir a base aérea do Recife que poderia ir para o Rio Grande do Norte, e a gente ampliava a pista do Aeroporto de Guararapes, a segunda pista, para que a gente pudesse ter um grande aeroporto, que já é o aeroporto de Guararapes, é o aeroporto de maior movimento de passageiros do Nordeste brasileiro.

Portanto, a minha indagação é como é que se dá a escolha para a inclusão dum aeroporto, porque um aeroporto, num programa de concessão privada, termina desequilibrando a atração de voos e de cargas para aquele aeroporto. Então, eu acho que deveria haver uma visão mais equilibrada, para que, no programa de concessão, se incluísse Salvador, sim, mas se incluísse Guararapes e se incluísse também o aeroporto de Fortaleza, para que a gente pudesse atrair investimentos privados, que são necessários, para que esses aeroportos possam continuar sendo vetores de promoção de desenvolvimento regional.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Como último orador deste bloco, eu concedo a palavra ao Senador Paulo Bauer.

**O SR. PAULO BAUER** (Bloco Oposição/PSDB - SC) - Ministro, é um prazer poder encontrá-lo mais uma vez. O senhor, em Santa Catarina, goza de grande prestígio e tem sempre merecida gratidão do povo catarinense, porque V. Ex<sup>a</sup>, quando Ministro dos Transportes, conseguiu executar uma obra importante em Santa Catarina, que foi a duplicação da BR-101 e fez isso no seu mandato de Ministro, coisa que, infelizmente, não podemos comemorar hoje. Já estamos há 12 anos com uma obra igual, num trajeto semelhante, só que para o sul de Florianópolis, que ainda não está pronto e vai ficar muito tempo ainda para se concluir, conforme ouvimos, inclusive semana passada aqui, do Ministro dos Transportes. De qualquer forma, eu desejo encontrá-lo no futuro e poder registrar novamente agradecimentos e cumprimentos pelo seu trabalho à frente do Ministério da Aviação Civil, depois de executado esse plano.

Com relação à questão da estrutura regional, dos aeroportos regionais, eu ouvi a sua exposição e só tenho um questionamento a fazer - não com relação às obras nem com relação ao programa, que eu penso estar bem concebido -, o problema está na viabilização das empresas aéreas operadoras. De que forma o Ministério pensa fazer para estimular empresas a investir na compra de aeronaves, preparação de mão de obra e tudo mais, tendo em vista problemas que hoje nós conhecemos de Estados precisarem, inclusive, isentar tributos sobre combustíveis para aeronaves, para que elas estejam naquele Estado e não estejam no outro.

Da mesma forma, nós sabemos que, inclusive é curioso e inédito, que pessoas que fazem curso de formação de comissário de bordo, por exemplo, nessas escolinhas espalhadas pelo Brasil, acabem mandando cartinha para Senador e para Deputado pedindo interferência para ser contratado em empresa aérea. Não existe um planejamento, não existe uma perspectiva: quantos precisam ser formados, em quanto tempo, para que tipo de mercado e atividade.

Além disso, nós sabemos que um investimento do volume aqui relatado agora pelo Senador Bezerra é realmente muito grande e não pode ser feito sem que tenha um aproveitamento integral. E aí Infraero, Anac, tudo mais obviamente tem muito a falar, mas V. Ex<sup>a</sup>, se me permite, não falou do assunto, e eu não sei como é que a gente tem que trabalhar essa questão e que perspectiva pode ter.

Além desse aspecto dos aeroportos regionais, eu queria colocar aqui duas coisas, Ministro. A primeira: aeroporto de Florianópolis é um caso de calamidade pública. Eu li nos jornais, há poucos dias, que V. Ex<sup>a</sup> recebeu o Prefeito da capital e o Governador do meu Estado e deles recebeu o pleito de que se faça a privatização, ou melhor, a concessão do aeroporto de Florianópolis para a iniciativa privada. Eu quero endossar o pedido deles, quero dizer que é a melhor solução, sem dúvida nenhuma, e talvez a que permita uma solução mais rápida. Nós não podemos mais aguardar, Ministro.

Os casos relatados aqui de outros aeroportos podem até parecer ou ser parecidos com o problema de Florianópolis, mas eu posso lhe dizer: na ilha da magia, na cidade do turismo, sem dúvida nenhuma, é emblemática a situação que nós vivemos hoje com uma absoluta descrença da população em relação às atitudes e às decisões do Governo, que, há muito tempo, estão...

*(Soa a campainha.)*

**O SR. PAULO BAUER** (Bloco Oposição/PSDB - SC) - ... demorando para ser tomadas.

Segundo assunto, ainda relacionado a grandes aeroportos, na gestão do Presidente Lula, a Senadora Ideli Salvatti trabalhou muito para que se fizesse a internacionalização do aeroporto de Navegantes. Tanto a ex-Senadora, quanto o ex-Presidente deveriam responder até judicialmente pela má decisão que tomaram.

*(Soa a campainha.)*

**O SR. PAULO BAUER** (Bloco Oposição/PSDB - SC) - Transformaram um aeroporto regional num aeroporto internacional. Agora, empresários e cidadãos estrangeiros que vêm ao Brasil recebem, lá nas operadoras em outros países, a informação de que podem aterrissar ou chegar ao Brasil num aeroporto internacional chamado Aeroporto Internacional de Navegantes, e de internacional ele não tem nada, Ministro. Não tem banheiro de aeroporto internacional nem de nacional, não tem lanchonete, não tem restaurante, não tem infraestrutura, não tem nada. É criminosa essa decisão do governo tomada lá atrás.

V. Ex<sup>a</sup> não tem nenhuma responsabilidade quanto a isso, mas eu queria lhe dizer que é indispensável que se faça também a inclusão daquele aeroporto, que, aliás, tem movimento suficiente, porque se encontra ao lado de Balneário Camboriú, ao lado do parque do Beto Carrero World, ao lado de dois portos importantes como é o de Navegantes e o de Itajaí, e, na chegada do Vale do Itajaí, há uma das regiões mais desenvolvidas, do ponto de vista econômico, do Brasil. É mais do que óbvio que aquele aeroporto também deve sofrer um processo de concessão, para que a iniciativa privada lá faça os investimentos, e, aí sim, ele pode continuar internacional, porque, do jeito que está, não pode não.

**O SR. RANDOLFE RODRIGUES** (Bloco Socialismo e Democracia/PSOL - AP) - Presidente, pela ordem.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Pois não.

**O SR. RANDOLFE RODRIGUES** (Bloco Socialismo e Democracia/PSOL - AP) - Quantos inscritos nós temos?

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Terminamos um bloco agora de cinco oradores, e o Ministro irá responder ao bloco de cinco, que foi o que foi combinado no início.

**O SR. ELISEU PADILHA** (*Fora do microfone.*) - De seis?

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - É, Ministro, só para me justificar, o Presidente é do Rio Grande do Norte e a Senadora Fátima é do Rio Grande do Norte, então, usando a metodologia de Mato Grosso, a gente também utilizou aqui os dois Senadores do Rio Grande do Norte.

**O SR. RANDOLFE RODRIGUES** (Bloco Socialismo e Democracia/PSOL - AP) - E nós temos quantos inscritos ainda, Presidente?

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - O primeiro orador do próximo bloco é o Senador Flexa, Senador Wilder, Senadora Lídice, V. Ex<sup>a</sup> e Senadora Vanessa.

**O SR. RANDOLFE RODRIGUES** (Bloco Socialismo e Democracia/PSOL - AP) - Perfeito, eu imaginava que o bloco fosse menor, e, aí, poderíamos somar, mas perfeito.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Com a palavra, V. Ex<sup>a</sup>, Ministro.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Inicialmente, mais uma vez, quero agradecer a participação, a demonstração de conhecimento com relação ao tema. Os Srs. Senadores procuraram aprofundar-se naquilo que viria a ser objeto desta nossa participação, o que me honra muito e honra muito ao Governo, porque nós - eu, como intérprete aqui do Governo - temos a intenção de deixar tudo a panos limpos, da forma mais absolutamente transparente, e não criar ilusões. Não se trabalha, na minha participação no Governo e em nenhum governo - municipal, estadual, nacional -, nunca trabalhei com ilusões. Nunca. A verdade sempre é a melhor saída. Então, não esperem de mim... poderei eu ter entusiasmo fundado em dados objetivos, com sustentação legal e fática, que, depois, circunstâncias possam tornar inviáveis, mas eu sei, conheço e sei do que estou falando, e as minhas afirmações, tanto positivas, quanto negativas, são com convicção, sei do que se trata. Sou um entusiasta da vida pública, senão eu não estava fazendo vida pública neste momento.

Penso que nós temos muito ainda que contribuir com a Nação, aqueles que podem, porque nós temos muito que avançar. Vamos às respostas.

Primeiro, com muita honra, respondo ao meu governador Garibaldi Alves, e, aí, a memória lembra. Ele se lembrou de nossa lagosta em Touros, no Rio Grande do Norte, que é o marco zero da BR-101, quando nós começamos a pavimentação Touros-Natal, Natal-Touros.

Esta obra deu àquela região do Estado um desenvolvimento econômico e turístico de poucos paralelos no Brasil em tão curto espaço de tempo. E vivenciei, com muita alegria, junto com o Governador Garibaldi Alves. Eu sempre lembro e repito, há muitos lugares com lagosta muito gostosa, mas, lá em Touros, aquelas preparadas para o Governador, eram para o Governador, seguramente eram singulares, não tem similar.

Lembro-me dele ainda quando nós fomos a Porto de Natal, um grande óbice à operação portuária era a Pedra da Bicuda. Eu fui especialmente a Natal, para juntos detonarmos a Pedra da Bicuda. E conseguimos viabilizar a operação portuária de Natal na plenitude.

São coisas que trazem e mostram a participação desse grande homem público quando pergunta por dois aeroportos regionais do seu Estado. É uma extensão.

E aqui quero também registrar a mesma preocupação da Senadora Fátima Bezerra, que se manifestava preocupada como estão, afinal, Mossoró e Caicó. Já foi aqui informado e quero de público registrar o empenho do Senador, não é a primeira vez que ele fala sobre este tema conosco, o sítio de Mossoró, o local onde nós iríamos construir o aeroporto regional não se presta a tanto. É um sítio comprometido, como é o de Caxias do Sul, no Rio Grande do Sul, por exemplo, em que as circunstâncias urbanísticas fizeram com que não fosse possível a expansão para o aeroporto regional. Foi escolhido um novo sítio, que está sob aferição da Secretaria e do Banco do Brasil, porque quem analisa todos os projetos é o Banco do Brasil. E ele começa a andar, e agora terá mais velocidade porque, tanto o Banco do Brasil já aprendeu, como o nosso pessoal da Secretaria também aprendeu, e como, na questão ambiental, nós estamos também reduzindo a 90 dias, então, vamos ter celeridade sim com relação tanto a Mossoró quanto a Caicó.

Os dois estão no nosso cronograma. Não faço previsão de prazo aqui porque, como nós estamos no começo do processo, poderemos ter ainda alguns óbices no caminho. Então, não dá para fazer previsão de prazo.

De qualquer sorte, eles estão no radar, e a sua múltipla preocupação registrada tantas vezes está sendo correspondida assim: novo sítio em Mossoró, e Caicó está andando.

O mesmo digo à Senadora Fátima Bezerra, que aqui, com propriedade, levantou o tema.

A Senadora levantou outro tema que quero responder, ou apenas quero grifar, registrar, reverberar a informação que já foi dada pelo Governador Senador Garibaldi Alves de que lá é o governo do Estado que faz os acessos. Ela cobrou os acessos. Os acessos são extra, são fora do sítio aeroportuário, é uma obra comprometida com o governo do Estado, e o governo, com as suas dificuldades que são naturais hoje nos governos estaduais, está procurando tocar a obra e viabilizar aqueles acessos, que são importantíssimos, todos sabemos, mas é o governo do Estado que está fazendo.

Senador Hélio José, as suas questões fundamentalmente se resumem em duas perguntas. A primeira delas: afinal, para que sejam feitas essas concessões, está se analisando como ficam os 13 mil funcionários da Infraero? O que vai acontecer com eles? Para onde eles vão? Por que não quiseram ir para as empresas concessionárias, em que pese a sinalização de um salário maior? Claro que a estabilidade do serviço público, por vezes, faz com que o ganho maior na iniciativa privada não seja determinante para mudança de posição.



Então, muitos preferiram efetivamente não ir, em que pese o convite, para a participação nos novos trabalhos com as novas concessionárias do aeroportos. Isso vale em Brasília, no Rio, São Paulo, em Minas, em todos os lugares onde houve a concessão.

O que nós Infraero, nós SAC estamos fazendo? Nós temos um PDV, um Programa de Demissão Voluntário, consolidado, de 2.615 funcionários, com um custo relativamente pequeno para o programa, se considerarmos o custo incidindo mês a mês para o trabalhador, que está disponível, mas que não tem trabalho.

Então ele está sendo pago por um valor que, com um ano e meio daquilo que está sendo pago, se paga o PDV. Significa dizer que é de altíssima rentabilidade. E nós já demonstramos isso já para a área econômica do Governo, para a Presidenta, e estamos com esse PDV encaminhado.

Nós deveremos ter a negociação dele este ano ainda, possivelmente com um parcelamento, mas a negociação este ano.

Quanto a esta sua preocupação, que altamente procedente, e foi um dos fatores determinantes do nosso estudo de reestruturação de todo o sistema aeroportuário brasileiro, porque nós estamos propondo a reestruturação da Infraero, mas, na verdade, é o sistema aeroportuário como um todo. E aí nós temos pontos de equilíbrio.

Algumas interrogações feitas, que serão respondidas agora, são: por que não se inclui mais aeroportos neste segundo ou terceiro *tranche* de concessões? Porque, com as três concessões, Porto Alegre, Florianópolis e Salvador, o nosso plano de reestruturação da Infraero fica de pé. Nós teremos a empresa podendo voltar a ser competitiva no mercado e rentável, tendo recursos próprios, como teve historicamente. Se nós aumentarmos as concessões, perdemos receita. E vamos continuar mantendo a despesa porque a tradição é que o servidor não migra, ele fica. Nós vamos ter que ter PDV ou pagar o servidor. Então, o nosso ponto de corte, em princípio, é a concessão dos três aeroportos. Há, de parte da Presidente, que é quem, ao fim e ao cabo, decide esta matéria, solicitação para nós analisemos a inclusão de um novo aeroporto. Isso é coisa para o futuro, não é coisa para termos imediatos.

E sinalizo logo, nós não vamos pensar em nova concessão antes do hub do Nordeste ficar definido. Por quê? Se pensarmos por A e o *hub* for no B? Se nós pensarmos por B e o hub no C? Então, esta definição do *hub* é que vai determinar aquilo que é a preocupação da Presidenta de nós podermos ter no Nordeste mais um aeroporto concedido, mas já vinculado, lincado a essa finalidade.

Perderemos com isso a sustentabilidade da Infraero? Nós vamos ter, sim, a necessidade de um aporte para cobrir a perda de receita que este vai representar, porque o nosso projeto, quando se fala em Infraero, não se fala apenas nos 15 aeroportos passíveis de um processo de concessão em tese. Nós temos nove perfeitamente viáveis e seis de imaginar. Não, nós estamos pensando nos 60 aeroportos que hoje a Infraero opera e nos 270 mais que vamos operar com o programa. Então, temos que ter a Infraero em condições, tendo saúde financeira, de poder enfrentar esse processo dos aeroportos regionais.

Por isso penso que respondo esta parte.

Com relação aos estacionamentos, eles são regidos por regras de mercado. A Infraero faz concessão das áreas, do sítio aeroportuário e o concessionário acaba trabalhando diretamente ou buscando a participação de um terceiro ainda nos estacionamentos dos aeroportos.

No caso de Brasília, a informação que temos é de que a concessionária vai expandir o parque e vai, inclusive, dar cobertura, cobrir o estacionamento para que possamos ter mais conforto e comodidade para os passageiros que deixam o seu carro estacionado aqui em Brasília.

Com relação à carreira do analista de infraestrutura, somos parceiros, nós da SAC, toda a nossa equipe para a valorização dessa carreira e desses profissionais que, para o nosso caso, são da mais absoluta imprescindibilidade. Não há hipótese de nós termos sucesso nos nossos projetos se não tivermos analistas de infraestrutura competente e convenientemente vinculados. Portanto, nós somos parceiros com relação ao tema, sim, senhor.

O Senador Lasier Martins é uma das pessoas com quem tive o privilégio de conviver, jornalista de jornal, primeiro, depois, fazendo jornal, rádio e televisão e sendo, em todos esses anos, e lá se vão muitos anos - não vou falar do tempo porque eu sou muito antigo -, e Lasier sempre foi um ponto de referência na comunicação do meu Estado, o Rio Grande do Sul, respeitado por suas opiniões, conduziu programas que tinham liderança de audiência, em todos os horários, homem consagrado no meio das comunicações e vem trazer a sua contribuição aos brasileiros, aos gaúchos e aos brasileiros aqui no Congresso Nacional.

Portanto a voz do Lasier, no meu Estado, é uma voz muito respeitada, vale dizer, aqui, além da representatividade do Senador, vejo o Lasier Martins comunicador competente que conheço de tanto tempo e homem reto, sério, não é homem de explorações inconvenientes de momentos e circunstâncias oportunistas. Portanto se trata de um Parlamentar que, seguramente, vai mostrar ao Brasil a certeza da sua chegada aqui ao Congresso Nacional.

Vamos lá. Quero ver se consigo fazer com que as esperanças mencionadas por ele consigam se converter em algumas certezas, já que temos tantas incertezas, segundo as suas afirmações.

Eu sou crente no que faço. Acredito na proposta do Governo no setor que hoje está sob a minha responsabilidade. Não posso fazer o mesmo julgamento dos demais Ministérios, onde, seguramente, Ministros com igual ou maior competência que a minha estão devotados a sair bem-sucedidos. Apenas acho que, em favor do nosso Ministério, concorre o fator de que não dependemos de Fonte 100. Esse é o fator que nos difere neste momento. Se nós estivéssemos em momento de vacas gordas, como quando o nosso Ministro Bezerra foi Ministro, seguramente, o Ministro dos Transportes teria tido aqui uma manifestação diferente.

Nós estamos num momento de ajuste. Na minha casa, na casa de V. Ex<sup>as</sup>, na casa dos nossos servidores. Quando durante algum tempo temos uma previsão de receita e gastamos com base nessa previsão e materialmente essa receita cai, e começou a cair no início do ano passado, por óbvio, que nós vamos ter uma defasagem entre aquilo que nós podíamos gastar e o que efetivamente gastamos. Por quê? Porque a despesa é fixada no Orçamento Geral da União e a receita é uma previsão.

Nós temos a despesa garantida e a receita é uma previsão. Por óbvio, chegou o momento de ter que se fazer ajuste. E compreendo, na plenitude, a missão, dura missão do Ministro Joaquim Levy e do Ministro Nelson Barbosa, que têm a responsabilidade de fazer com que as contas sejam equacionadas no curso deste ano e, quem sabe ainda, com um pouquinho de projeção, no ano que vem. Mas respeito, penso que eles têm uma missão difícilíssima, mas a minha também é difícil.

Ter que manter um patamar de aprovação popular de 80% no serviço público. Repito isso porque isso é singular, serviço público, uma aprovação superior a 80%, eu não conheço. Pois nós temos que manter e, se não for mantido assim, o usuário do sistema, que é crítico por excelência, será um crítico de todo o processo e não apenas desse sistema. Esse sistema terá que ser preservado.

Eu tenho reverberado com muita veemência isso em todos os pontos para os quais tenho sido chamado a falar dentro do Governo e tenho tido compreensão, ninguém rechaçou as teses que defendemos. Nem a área fazendária, justiça se lhe faça com muito respeito ao Ministro Levy, e também, na área do Planejamento, ao Ministro Nelson Barbosa.

Portanto nós estamos sintonizados. As afirmações que faço aqui eu não as faço sem antes haver consultado.

Mas houve uma pergunta do Senador Lasier Martins que tenho que responder. Ele perguntou objetivamente se o Tesouro, a Fazenda vai mexer no recurso do Fundo Nacional de Aviação Civil.

A resposta é não. Ela não vai mexer. Porém, a arrecadação toda vai para o caixa único da União e serve de saldo do superávit primário. Não pode mexer, não pode usar e não pode ser colocado na Integração Nacional, não pode mandar para a Saúde, não pode mandar para a Educação, não pode mandar para lugar nenhum. Mas ele é, sim, base para o resultado primário. É, sim, senhor.

Portanto, está sendo, será durante todo esse tempo em que nós convivemos com o ajuste, uma disputa, uma legítima disputa política da Fazenda, em querer manter os seus números, e nós, da SAC, em querer manter o fundo, que é da SAC, com destinação vinculada na SAC, com a disponibilidade mínima para que as obras, que são indispensáveis, possam continuar acontecendo ou possam iniciar.

**O SR. LASIER MARTINS** (Bloco Apoio Governo/PDT - RS) - Então, ele vai mexer, porque precisa do superávit primário.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Não, mexer, tomar é impossível. O que pode é ele ficar retido lá no caixa.

**O SR. LASIER MARTINS** (Bloco Apoio Governo/PDT - RS) - Dá na mesma, não pode mexer.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Não pode manipular.

A luta é nós liberarmos aquilo que é indispensável, e a Presidenta tem dado a sua aquiescência a isso, quero registrar aqui, alto e bom som. A aviação regional, segundo ela, é a menina dos olhos desta Administração. Ela quer esses 270 aeroportos nestes quatro anos. É um plano arrojadíssimo, portanto não pode ter solução de continuidade. Eu, pessoalmente, fui chamado com a missão de fazer esse plano decolar, essa foi a expressão da Presidenta. Portanto, penso que não haverá incompatibilidade entre o que quer a Presidenta e aquilo que nós deveremos fazer.

Vamos falar especificamente com relação ao Salgado Filho. O Lasier é um homem sério, reto, correto nas suas afirmações, mas aqui tenho que, com todo o respeito, discordar de uma afirmação que ele fez: de que eu manifestei preferência ou prioridade para a construção do Aeroporto 20 de Setembro. Essa manifestação não existe. Eu fui ao Governador Ivo Sartori, fui levar a ele que o governo que o antecedeu tinha, com o Ministro Moreira Franco, sobrevoado o portão, a área do novo sítio. Eu tenho matéria do *Zero Hora*, do *Jornal do Comércio* e do *Correio do Povo* mostrando que a decisão, até

então, era iniciar imediatamente o Aeroporto 20 de Setembro. Essa era a ideia. Não havia recursos, a ideia era buscar uma concessão, lá atrás também. O governador anterior não tinha a pretensão de que recursos públicos financiassem essa obra. Chegando aqui, tomei conhecimento disso, por processos na Infraero, na SAC, e fui ao Governador Sartori, para ver se ele tinha a mesma pretensão em relação ao assunto. Sartori me disse que não tinha condições de opinar naquele momento, estava chegando ele, estava chegando eu, nós dois não tínhamos condições.

Eu, porém, sabia - e quero relatar agora ao Senador Lasier Martins - que o Salgado Filho tem um plano de desenvolvimento em execução desde o ano de 2012, para prepará-lo para a Copa do Mundo, para ele estar preparado até o ano de 2030. O que está sendo executado - não vai ser executado -, o que já está executado e o que está em obras no Salgado Filho neste momento: novo pátio de estacionamento para aeronaves de passageiros concluído, novo pátio que foi feito; novo terminal de passageiros de área igual à que existe lá, está-se fazendo a primeira laje neste momento, está-se fazendo já a primeira laje; terminal de cargas - o terminal de cargas que há em Porto Alegre é para 9 mil toneladas/ano, e nós estamos construindo um para 91 mil toneladas/ano, a obra está iniciada -; pátio para estacionamento das aeronaves de carga praticamente concluído, foi construído sob pilotis, sob estacas, mais de 8 mil estacas, 8 mil estacas de até 26 metros de profundidade, porque aquele solo mole que há ali, aquele lodo inviabiliza se colocar qualquer estrutura que não seja sustentada, está em construção o pátio de estacionamento; a garagem, agora, em junho, julho, conclui-se o prazo da primeira concessão da primeira torre, licita-se a nova concessão e, junto, a obrigação da segunda torre; já foi licitado um hotel, com, no mínimo, 210 apartamentos, do grupo Laghetto, de Gramado, começa agora, em 2015, e tem que ser concluído até 31 de dezembro de 2016. Então, Salgado Filho, fechamos os olhos: um hotel, duas torres de garagem, novo terminal de passageiros, novo terminal de cargas, pista de estacionamento para aeronaves de carga, pista de estacionamento de passageiros.

A última pergunta, que foi a da grande celeuma: pista, extensão da pista. Por que o governo anterior do Rio Grande do Sul e a própria SAC estavam pensando na alternativa de uma nova pista fora dali? Porque a extensão da pista do Salgado Filho terá que ser sobre pilotis, sobre estacas e são mil metros - 920 metros para ser mais preciso -, teremos mil metros, porque há área de escape também que tem que ser construída, que vamos ter que colocar sobre pilotis. Mandamos orçar. O Exército, o Departamento de Engenharia do Exército fez o projeto, e esse projeto não custa menos de R\$800 milhões. Essa extensão de 920 metros: R\$800 milhões. Mesmo assim, aí o Lasier disse: "Mas o Padilha muda!" Realmente não mudei, firmei uma posição junto à Infraero. Quando a Azul teve um avião que não pôde descer no Salgado Filho, que teve que descer na base aérea, mandei um ofício meu à Infraero: "Desconsidere a questão carga". É que o argumento que vinha do Rio Grande do Sul é que era porque precisava para carga, eles tinham espaço sobrando para carga. Então, o problema, na visão da Infraero, não era de carga. E, sim, falei, a questão da segurança. Peço que a Infraero avalie: "Iniciar logo a pista em razão da segurança". A Infraero reuniu seu conselho e decidiu licitar a obra da pista, da extensão da pista.

Portanto, terminal em construção, terminal de passageiros, duplicando a área do terminal de passageiros; terminal de cargas dez vezes maior, pista de estacionamento pronta, pista de estacionamento em construção, pistas para *taxiway* em construção e algumas prontas. Estamos com o Salgado Filho sendo colocado para 2030.

Com relação à pista, temos: a Infraero, com a responsabilidade de construir esses 920 metros; o governo do Estado do Rio Grande do Sul, de entregar limpa a Vila Floresta, porque ainda há moradores lá; e a Prefeitura de Porto Alegre, de entregar limpa a Vila Dique e a Vila Nazaré, onde há mais de 1.700 famílias. Aí estão os problemas.

Nós, da nossa parte, tomamos todas as atitudes que eram necessárias: a Infraero vai licitar e, na decisão em que ela, Infraero, determinou a licitação, ela disse: "Licite-se e na ordem de serviço será analisada a concessão, considerando a disponibilidade ou não da totalidade do sítio aeroportuário".

Portanto, o governo do Estado e o governo municipal têm que trabalhar também, se não a obra estará licitada, estará pronta para começar e, se não houver a disponibilidade do sítio, ela não vai começar.

Quanto à concessão e às obras. No nosso modelo, a proposta nossa, aqui está o Dr. Guilherme, Secretário-Executivo, é de que, nos três aeroportos, Florianópolis - Paulo Bauer - Porto Alegre e Salvador, todas as obras em execução automaticamente serão assumidas pelo concessionário. Temos uma experiência altamente negativa no Galeão e em Confins, em que a Infraero ficou tocando obras juntamente com o concessionário. Aí o concessionário não toca a parte dele, porque depende da Infraero, a Infraero não toca a dele, porque depende... Fica de um para o outro, do outro para o um, e a população reclamando. Decisão: no dia em que se assinar o contrato de concessão, todas as obras de Porto Alegre serão assumidas pelo concessionário; todas as obras de Florianópolis, assumidas pelo concessionário; e todas as obras de Salvador, pelo concessionário.

Senador, já aproveito e respondo ao ilustre Ministro Senador Bezerra: por que não Pernambuco, e por que Salvador? Salvador, na nossa visão, da SAC, era e é o aeroporto que depende de maior investimento neste momento. Se queremos buscar a parceria do setor privado, então vamos entregar para ele onde ele terá que botar mais dinheiro. "Ah, mas isso vai

reduzir o valor da outorga", é correto, vai reduzir o valor da outorga, mas, em compensação, não constrange o Tesouro, não constrange a Infraero a: 1 - atrasar obras, o que é absolutamente indesejável; 2 - desencaixe de recursos que não temos.

Com relação, ainda, ao Senador Lasier Martins, muito obrigado por ter trazido de volta a Anac. Eu realmente passei batido por uma pergunta que faço questão de responder. A Anac, nesta semana - este Ministro que aqui está entregará na Casa Civil para a pesquisa que é feita normalmente para essas nomeações - terá os três nomes que faltam. E, como alguém que está ajudando na articulação política, isso vale para todas as agências. Até o final desta semana, todos os nomes de todas as agências deverão estar na Casa Civil. Deveremos ter a Antaq pronta, a ANS já saiu, a Anvisa já saiu. Enfim, há, de parte da articulação e da determinação da Presidenta, que nós tenhamos a definição dos nomes para todas as agências, a Anac, inclusive.

Vila Oliva. Sobre Vila Oliva, os empresários que falaram com o Senador Lasier, por certo, reverberaram o que eu tenho ouvido. Vila Oliva pode ser o grande aeroporto de cargas - essa é a tradução deles - do Rio Grande do Sul. Nós temos interessados. Eu fui ao limite e aqui externo: isso vale não só para a Vila Oliva; para qualquer um dos aeroportos regionais. Disseram eles: "Lá é viável um aeroporto maior de cargas e concessão." Digo que há, de parte do Governo - aqui falo em nome do Governo -, a certeza de que delegaremos ao Município e ao Estado para que ele implemente imediatamente esse projeto. Nós não seremos óbice ao desenvolvimento regional. Se há - e efetivamente há - essa possibilidade, que venha a proposta que nós delegaremos essa condição para que aconteça, sim, esse processo de desenvolvimento. Isso eu disse ontem para o Presidente da Associação Comercial e Industrial, que me visitava com o Vice-Prefeito, que é do meu Partido, renovando o que já tinha dito, e, possivelmente, eles tenham feito a mesma postulação a V. Ex<sup>a</sup>. Portanto, Senador Lasier...

Uruguaiana. Em Uruguaiana, nós estamos naquilo que o Senador Bezerra, com propriedade, pinçou: como é que o Estado contribui com isso? Conversei com a Secretaria da Fazenda do Rio Grande do Sul. Uma das empresas aéreas me disse que, se o querosene de lá tiver o ICMS reduzido a 7%, nós teremos condições de operar. Chamei o Secretário, que é um político sensível e hábil, e mostrei a ele que tem de reduzir o ICMS para 7% para que eles passem a operar Uruguaiana. O que ele me disse? "Mas aí nós vamos perder 15%?" Eu disse: "Não, você vai ganhar 7%, porque você não está ganhando nada, eles não estão voando." E esse é o raciocínio do Senador Bezerra, que é o meu, e que nós temos de tentar socializar em toda a Nação. Em alguns lugares, nós temos que, sim, fazer com que haja essa parceria com o governo do Estado também. Então, Uruguaiana, Senador Lasier, está nesse programa. O deputado local, muito hábil, por sinal, tem trabalhado profundamente junto à companhia, junto ao Governo do Estado, e a gente está por um triz para recomendar em Uruguaiana também os voos regionais, agora, antes ainda do subsídio. E, quando houver o subsídio, seguramente a gente terá a garantia da operação das companhias.

Vamos lá.

Rio Grande. Rio Grande é outro aeroporto que está na reta de chegada, é um aeroporto que está operando. Vamos à verdade: lá o que falta é a estação de bombeiros correspondente e o terminal de passageiros. O aeroporto está operando. É infraestrutura do nosso departamento aeroviário do Estado e da prefeitura. Eles não têm condições de manter os bombeiros, não têm condições de colocar o caminhão de combate a incêndio. Nós estamos tentando fazer uma parceria com o Governo. Aquele projeto piloto de usar os bombeiros é uma forma de a gente passar algum dinheiro para o Governo do Estado poder enfrentar essas dificuldades, porque lá é departamento aeroviário de Estado. Eles controlam.

Passo Fundo, Santa Rosa e Santo Ângelo. Nós colocamos Santo Ângelo junto. Eles estão exatamente na mesma condição. Santo Ângelo, inclusive, está com a obra de extensão da pista sendo concluída, mas está na reta de chegada. Os cinco estão na reta de chegada, e eu, pessoalmente, tenho todo o interesse em fazer com que eles comecem a operar imediatamente. Nós vamos fazer o possível e o impossível para que se tenha a operação, independentemente do decreto de subsídio. Ainda não há subsídio. Vamos negociar com o Estado, ver a questão do querosene, negociar com o Município e ver a questão dos bombeiros para viabilizar a operação.

Penso, Senador, que respondi.

Senador Garibaldi, Senador Hélio, Senador Lasier, Senadora Fátima Bezerra, respondi.

Senador Fernando Bezerra, o senhor me fez uma pergunta. V. Ex<sup>a</sup>, com a acuidade de quem já foi ministro e já foi administrador estadual e regional de alta competência e grande sucesso, pergunta: "Mas vem cá, e esse dinheiro todo, de onde é que vai sair?" Veja, o programa todo custa R\$7,3 bilhões. Nós temos uma receita, este ano, de R\$4,4 bilhões. No ano que vem será mais que R\$4,4 bilhões. Portanto, em tese, nos quatro anos, nós deveremos arrecadar em números redondos R\$18 bilhões. Nós, em tese, temos os recursos necessários para o programa ser implantado nesses quatro anos, sem nenhum problema. Apenas nós temos a disputa interna para que possamos fazer com que a chave do Levy seja mais fraca do que os nossos argumentos, para que tenhamos a liberação necessária. Mas a Presidenta tem sido, em cada momento, muito firme ao dizer que esse programa não pode sofrer contingenciamento, o programa em si. Nós vamos

começá-lo não com a velocidade que queríamos, mas vamos ter, nos quatro anos, a implementação. Isso é uma orientação dela. E eu tenho que ser o artífice, o intérprete disso. V. Ex<sup>a</sup> sabe muito bem como esses temas são colocados, como eles vêm e como a gente tem que dar resposta.

Outra pergunta que quero responder - o faço com grande alegria e o senhor, como pernambucano, deve festejar -: Caruaru foi o primeiro dos 270 aeroportos habilitados para a licitação. Ele tem já a licença ambiental. Foi o primeiro do Brasil. Foi o primeiro no seu Estado e o primeiro no Brasil. Fernando de Noronha está em condição similares também. São os dois, no seu Estado, que estão em condições similares. Fernando de Noronha um pouquinho atrás e Caruaru primeiro em todo o Brasil.

O porquê dos três aeroportos. Parece-me que é o problema da reestruturação de todo o sistema aeroportuário, porque a Fazenda, a área que quer não ter custos e arrecadar, por óbvio gostaria que a gente fizesse a concessão de pelo menos uns dez. Por quê? Porque representaria mais outorga e menos investimento. Eu acho absolutamente compreensível. Nós é que temos que ter a responsabilidade de pensar no sistema aeroportuário de todo o País. E não para agora, no momento da crise, mas para daqui a dez anos, cinquenta anos, cem anos. Nós temos que pensar o sistema como um todo. Daí por que a gente pensou em três. A Presidenta já nos orientou no sentido de pensar num quarto diante dessa circunstância, que é própria do Rio Grande do Norte, Pernambuco.

E outra notícia. A sua ideia. Nós dois aqui, quando o senhor falou na questão da área militar do aeroporto de Guararapes, nós dois aqui também concordamos com a sua visão. Saiba que estamos trabalhando e também saiba que não é uma missão fácil. O senhor sabe em que área nós vamos trabalhar e que normalmente as decisões não são tão rápidas quanto queremos, mas estamos trabalhando nessa direção.

Senador Paulo Bauer. Falava o Senador, e com propriedade, sobre os aeroportos internacionais, a exemplo do de Navegantes, que ou é internacional ou não é internacional, e, para ser internacional, está lhe faltando muito. Esse aeroporto está no nosso programa. Tem havido uma mobilização muito grande do prefeito, de várias personalidades e autoridades locais. Eu conheço a região, conheço bem o Vale do Itajaí e sei da importância desse aeroporto. E ele poderá se converter, sim, nisso em que foi colocado o título e ele tem condições socioeconômicas regionais para justificar. Nós temos é que materialmente adequar. Está havendo uma desapropriação lá. Nós teremos agora, no dia 10 de maio, está marcado o dia, a licença ambiental para nós pensarmos no projeto e licitação. Portanto, em 10 de maio nós deveremos ter a licença ambiental. Está marcado o dia. Apenas o Poder Público municipal e estadual têm que agilizar a questão da desapropriação, que lá nós temos uma extensão de pista em que nós temos que cuidar dessa desapropriação. No mais, nós temos condições de iniciar o processo. Tão pronto se tenha a licença ambiental, se manda para o Banco do Brasil para licitar, a licitação é em regime diferenciado, RDC, portanto nós teremos rapidez.

Com relação a Florianópolis, me parece que já, em parte, respondi. Apenas para que V. Ex<sup>a</sup> tenha presente, qual é a ideia? Far-se-á um novo terminal de passageiros do outro lado da pista, do lado oposto. Para quem está no atual terminal de passageiros, o novo será do outro lado e o acesso far-se-á por aquela radial sul que, em princípio, tem mais capacidade de trânsito que a atual. E Florianópolis, o Senador não disse aqui por modéstia, mas quero dizer a meus conterrâneos do Nordeste, sobrou o nosso Garibaldi Alves para ouvir, Florianópolis é o aeroporto do Brasil que recebe o maior número de voos *charters* de todo o Brasil. Nenhum aeroporto do Brasil recebe o número de voos *charters* que recebe Florianópolis. Portanto, mais uma razão para que a gente tenha um aeroporto correspondente à Ilha da Magia. Então vamos...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. ELISEU PADILHA** - Navegantes é o programa da aviação regional, mas lá começa a surgir, já chegaram várias vozes no sentido de que talvez haja grupos locais interessados num processo de concessão. A gente pode avaliar. Aí, então, o "céu é o limite". Perfeito?

Terminou.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - O bloco de cinco que virou seis.

**O SR. PAULO BAUER** (Bloco Oposição/PSDB - SC) - Desculpe Ministro, faltou falar sobre as condições de empresas aéreas, formação de mão de obra para...

**O SR. ELISEU PADILHA** - Perfeito. Veja, é oportuníssimo. Perdão, perdão, Senador. Isso é importante demais.

Primeiro nós temos um programa de qualificação de mão de obra. Nós temos na SAC um programa que tem verba e tem recurso. Dois: com o subsídio, nós não vamos permanecer adstritos, fechados, prisioneiros das três empresas grandes que operam. Essas três têm interesse em operar 124, desses 270 aeroportos. Elas têm interesse, repito, em operar 124. Portanto, vê-se que, por si só, elas vão vir correndo. Mas nós não vamos ficar prisioneiros só delas, porque esse programa de subsídio poderá propiciar o nascimento de novas empresas, pequenas empresas aéreas. Para elas o subsídio vai ser

mais importante do que para as grandes. Na medida em que a equação econômico-financeira delas seja bem montada, têm viabilidade, como em outros países. A gente não vai inventar a roda. Vamos ver o interior da França, o interior dos Estados Unidos... A gente tem pequenas empresas que trabalham nesse tipo de alimentação das grandes rotas.

Então, quanto à mão de obra, nós temos o programa de formação, a SAC tem, o programa de subsídio vai viabilizar que as empresas façam esse tipo de investimento. Nesse *hub* que a TAM vai fazer no Nordeste, ela vai ter uma escola de pilotos e uma escola de profissionais de atendimento aeroportuário, eles vão profissionalizar. Daí porque foi dito aqui, com entusiasmo, porém com verdade, que esse programa vai gerar dezenas ou milhares de empregos, milhares de empregos na região. É isso. E a aviação regional será outro fator gerador de empregos também.

Sim, Senador.

**O SR. PAULO BAUER** (Bloco Oposição/PSDB - SC) - Tem chance de empresas estrangeiras obterem concessões de linhas regionais?

**O SR. ELISEU PADILHA** - Veja lá...

**O SR. PAULO BAUER** (Bloco Oposição/PSDB - SC) - Eu digo por causa de Mercosul, dessa coisa toda.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Vamos lá. A TAM hoje é brasileira? Não. Então nós temos uma limitação legal de participação de capital estrangeiro em 20% nas empresas aéreas. Mas nós temos, com as empresas que aqui operam hoje, uma empresa nacional, não uma empresa multinacional de fora aqui dentro, mas empresas nacionais, sejam empresas brasileiras, sejam constituídas aqui dentro, que, por certo, podem operar. Então nós teremos forma de, se for conveniente economicamente, viabilizar a operação. Isso é perfeitamente possível.

Sim, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Ministro, antes de iniciarmos o último bloco de oradores inscritos, só para conhecimento da Comissão e para pedir às Sr<sup>as</sup> Senadoras e aos Srs. Senadores sensibilidade no prazo estipulado, informo que o Sr. Ministro iniciou os esclarecimentos dos questionamentos dos seis Senadores às 11h43 e terminou agora, às 12h25, portanto, foram mais de 40 minutos para responder o terceiro bloco. Como estamos no último bloco, gostaria de pedir que a gente pudesse se ater ao tempo estabelecido.

Passo diretamente a palavra agora ao primeiro orador do último bloco, Senador Flexa Ribeiro.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Presidente, Senador Garibaldi Alves Filho; Presidente, Senador Davi Alcolumbre; Ministro Eliseu Padilha; Dr. Marcelo Guarany, Presidente da ANAC; Dr. Guilherme Ramalho, Secretário-Executivo da Secretaria de Aviação Civil, quero saudar também os seus colaboradores que aqui o acompanham.

Ministro, quero primeiro parabenizá-lo. O Brasil inteiro conhece a competência de V. Ex<sup>a</sup>, que a vida V. Ex<sup>a</sup> dedicou ao longo do tempo colaborando em vários Ministérios, em várias funções para o desenvolvimento do nosso País. Quero parabenizá-lo também pela inteligência emocional ao não aceitar trocar de pasta e pelo motivo que o levou a não aceitar, que deveria ser seguido por todos nós.

O Senador Presidente Renan Calheiros tem verberado que, em hipótese nenhuma, o seu Partido poderia ser gestor de RH do Governo e V. Ex<sup>a</sup>, bem antes disso, mostrou realmente que não poderia ou não deveria assumir essa função.

Ministro Eliseu Padilha, a situação lamentável por que o Brasil passa hoje não começou ano passado, como V. Ex<sup>a</sup> fez referência; ela vem de doze anos para cá. O Brasil vem sendo desconstruído ao longo desse tempo. Primeiramente, por uma questão ideológica, que fez com que as agências reguladoras fossem reduzidas a zero no raciocínio míope de que elas estariam assumindo as funções dos Ministérios quando, na realidade, para que haja uma terceirização, concessão ou privatização para o setor privado, ou qualquer que seja o nome dado, é necessário e importante que as agências reguladoras sejam fortalecidas tecnicamente, não por indicações políticas, mas tecnicamente, porque elas são a defesa do consumidor, elas estão lá para fiscalizar e defender o consumidor.

Se no processo de concessões, como resolveu chamar o Governo atual, me parece que, passados dez anos, o Governo entendeu que o Estado não pode ser o Estado máximo, que queira fazer tudo, nem o mínimo, que não queira fazer nada, tem que ser o necessário e agir onde a iniciativa privada não tenha retorno para ter a sua ação, lamentavelmente, perdemos esses dez anos e estamos nessa situação.

V. Ex<sup>a</sup> fez referência aos recursos da Secretaria de Aviação. Como todos os outros recursos, Ministro, todas as agências reguladoras que passam por aqui têm, quando muito, 20% da sua receita - e receita própria, não é receita, como V. Ex<sup>a</sup> bem colocou, que vai para o Tesouro, mas receita própria - liberados pelo Executivo, o que faz com que elas não possam exercer, na totalidade e da forma como deveriam, as suas atividades.

O Governo, Ministro Eliseu Padilha, ao longo desses doze anos, eu não lembro, e V. Ex<sup>a</sup>, com a memória que tem, poderia esclarecer, não tem uma única obra estruturante - estruturante, não falo de Minha Casa Minha Vida -, que tenha iniciado e terminado nesses doze anos e que fosse estruturante para o Brasil. Eu não lembro nenhuma. Se V. Ex<sup>a</sup> lembrar, poderia me avivar.

Aí eu entro na questão da aviação, da sua responsabilidade na Secretária de Aviação Civil. Eu fui Relator da Medida Provisória nº 652, que tratava do Plano Nacional de Desenvolvimento da Aviação Regional.

Ministro, o Congresso - o senhor já foi um excelente Parlamentar - perdeu a sua função de legislar. Nós estamos retomando agora, porque o seu Partido resolveu deixar de ser coadjuvante, passou a ser protagonista, e o Congresso tem agora legislado, respondendo aos anseios da população brasileira. Mas, ao longo desse tempo todo, medidas provisórias são aqui colocadas e é exigida, pela Base do Governo, a sua aprovação, medidas essas que não surtem efeito nenhum. Eu me lembro da medida do trem-bala. Era preciso aprovar a medida provisória em trinta dias, porque, se não se aprovássemos em trinta dias, o mundo iria cair, o Brasil iria acabar. Está aí o trem-bala. Até hoje, nem como uma foto para colocar na parede ele existe.

Então, voltando para a aviação regional, a MP 652, de que eu fui Relator, que tratava do desenvolvimento da aviação regional, é da maior importância para o Brasil inteiro e, em especial, para a minha região, a Região Amazônica. Lá a aviação regional e a aviação de pequeno porte salvam vidas, porque são o nosso meio de transporte. Nós não temos estradas. Na maioria das áreas da Região Amazônica, os rios que são as nossas estradas. Se fossem transportar os doentes por embarcações, eles perderiam as suas vidas. Então, aviação é o ponto fundamental. E essa medida provisória, Ministro, perdeu a validade, porque, no prazo, ela não foi aprovada.

Da Medida Provisória nº 656, o Senador Romero Jucá era o Relator. Eu fui a ele e pedi que incorporasse em seu parecer o relatório da 652, que estava pronto. E ele, como amazônida, como Senador de Roraima, incorporou na 656 o parecer meu, da 652, integralmente. Integralmente. A medida foi aprovada, a Presidente sancionou. A questão do parecer da aviação regional, sancionou com dois vetos, que não diziam respeito à aviação regional. Ela vetou, e foi transformado em lei. E até hoje, Ministro, até hoje, não foi regulamentada.

Naquela altura da medida provisória, eu recebi, em audiência, várias empresas de aviação regional; a principal delas, a Azul. Mas recebi a TAM, a Gol, todas elas interessadas em abrir rotas regionais.

V. Ex<sup>a</sup> na sua palestra colocou aqui um exemplo que, por si só, já chama a atenção: o mapa do Brasil das rotas regionais e o dos Estados Unidos, que parece um borrão. Tantas são as rotas regionais que parece que o mapa dos Estados Unidos está pintado de azul. Diz-se que há 450 mercados servidos no Brasil e 3.000 nos Estados Unidos. Então, é evidente que temos que avançar na aviação regional.

Eu pergunto a V. Ex<sup>a</sup>: o que falta para que o programa decole, no jargão da aviação?

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Senador Flexa.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Eu concluo, é o último bloco, Senador Davi Alcolumbre. V. Ex<sup>a</sup> nos honra com a sua chegada ao Senado, mas aqui nós costumamos entrar pela parte da tarde e, às vezes, no início da noite, quando a audiência é importante para que possamos questionar algo. V. Ex<sup>a</sup> deveria estar me ajudando, porque V. Ex<sup>a</sup> é amazônida também.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Eu quero dizer a V. Ex<sup>a</sup> que, com espírito público, já proroguei o prazo de V. Ex<sup>a</sup>.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Mas eu peço que o espírito público seja maior e que prorogue mais uma vez.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Já está prorrogado por mais dois minutos.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Nós somos vizinhos e precisamos um do outro.

Outra pergunta: o que falta para que a Presidência regulamente? Se não regulamentar o plano, ele não vai funcionar.

Vamos para os aeroportos regionais. No Governo da Presidenta Dilma, como sempre - há 12 anos -, quando se lança um programa, é como se fosse o anúncio do oscar de Hollywood. É uma pirotecnia que não tem tamanho.

Foi lançado o Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos, o PIL. Acho que escolheram o nome errado, porque, se fosse "grito", talvez o programa tivesse sido colocado em prática. Mas, como é "PIL", até hoje não avançou.

Assim, farei uma pergunta a V. Ex<sup>a</sup>. No meu Estado, no Estado do Pará, se não me falha a memória, nós temos 24 aeroportos...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - ... para serem implantados na primeira etapa.

O Dr. Marcelo Guarany tem sido parceiro, porque, de vez em quando - o último ato foi em Itaituba -, a Anac vai lá e fecha o aeroporto por falta de segurança. Faltava o quê? Faltava um caminhão de combate a incêndio, além de roupas de proteção para que se pudesse combater incêndio.

Na medida provisória, no meu parecer, eu tratei de forma diferenciada a Amazônia, como deve ser tratada em todas as ações governamentais, flexibilizando a favor da Amazônia, inclusive não limitando o número de 50% de assentos - quer dizer, qualquer aeronave de até 120 passageiros pode levar, o que vai nos dar o ATR todo subsidiado e assim por diante -, e flexibilizando também a questão da definição de aeroportos regionais, o que a medida provisória não traria.

Então, eu perguntaria a V. Ex<sup>a</sup>: não é possível haver uma legislação que seja menos exigente, sem perder a segurança, evidentemente, para que pudéssemos homologar pistas na Amazônia? O que ocorre, Ministro, é o seguinte - me engana que eu gosto -: o piloto faz o plano de voo saindo de Belém para um aeroporto homologado, e nós estamos no avião, faz um plano para um aeroporto homologado, mas pousa em outro, para onde vai realmente o voo que não está homologado. Então, não resolve o problema.

Esta é a pergunta com relação aos 24 aeroportos do Pará: quando, efetivamente, eles serão iniciados? Até hoje não ouvimos o "PIL" lá no Pará.

Por último, Presidente - já falei da questão de Itaituba -, V. Ex<sup>a</sup> tratou de um assunto e fez uma observação que todos nós sabemos: capital estrangeiro na aviação. Eu fiz dois projetos, Presidente, um deles abrindo o capital estrangeiro na área hospitalar, de saúde. Sabe por quanto tempo andou aqui o projeto? Faz uns cinco ou seis anos, mas não andou um passo - não andou um passo. Aí a Presidenta Dilma mandou uma medida provisória e incluiu o meu projeto nessa medida provisória, fazendo o que é lógico: abriu a área da saúde para o capital estrangeiro.

Há outro ponto que foi o único item que o Senador Romero Jucá não atendeu do meu relatório, e eu fiz um projeto exatamente na linha do seu raciocínio, abrindo o capital estrangeiro para as companhias de aviação. V. Ex<sup>a</sup> disse: "Mas a TAM, ela é nacional". Todos os brasileiros sabem que a TAM foi comprada pela LAN. Todo mundo sabe, mas a gente faz de conta que não sabe. O contrato é de gaveta. É como a Gol. A Delta tem participação na Gol. Por que ficar escondendo isso e não realmente permitir que venha o capital estrangeiro para que nós possamos ter uma aviação fortalecida?

Quanto à pergunta do Senador Paulo Bauer, que tratou do que chamo de céu aberto, eu tenho algumas restrições, porque, se fizéssemos céu aberto, e teremos mesmo que ter a reciprocidade nos outros países, acabaríamos com as empresas nacionais.

Eram essas as questões, Sr. Presidente.

**A SR<sup>a</sup> VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Pela ordem, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Pois não, Senadora.

**A SR<sup>a</sup> VANESSA GRAZZIOTIN** (Bloco Socialismo e Democracia/PCdoB - AM) - Eu acho que o Ministro levar um tempo significativo para responder é fundamental, porque mostra o quanto ele está nos prezando. Mas não podemos, entre nós, usar 15 minutos, deixar que um parlamentar use 15, 20 minutos, Sr. Presidente. Eu lamento muito.

Aproveito essa questão de ordem para cumprimentar o Ministro. Queria fazer uma intervenção para lhe agradecer pelo que tem feito pelo nosso Estado. O Ministro acaba de ser o protagonista de uma grande solução para um problema de um Município, onde mais de 700 famílias seriam despejadas, e, com muita coragem, ele disse: 'Não, a secretaria pega o aeroporto da aeronáutica e vamos resolver o problema'. E está caminhando, Ministro. Já houve a primeira audiência na Justiça.

Agora, eu me sinto limitada em fazer outras perguntas.

Eu estou perdendo outra reunião para estar aqui, Senador Flexa, e isso não é bom. Não é bom com os colegas.

Então, eu agradeço e espero que não aconteça nas próximas.

Obrigada.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - A Presidência entende as ponderações de V. Ex<sup>a</sup>. E para a gente tentar cumprir, novamente eu faço o apelo.

Agora, o próximo orador, Senador Wilder Moraes.



**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Oposição/DEM - GO) - Obrigado, Presidente Davi Alcolumbre. Cumprimento o nosso Senador Presidente, Garibaldi Alves; cumprimento o Presidente da Anac, o Marcelo; da Aviação Civil, o Guilherme; e o nosso Ministro Eliseu Padilha.

Ministro, eu sou empresário e tenho uma participação na política, fui Secretário de Estado. Quando vejo todo esse desenvolvimento no País, eu fico triste, porque eu sei que isso não vai acontecer. Eu fui Secretário de Estado. E eu acho que V. Ex<sup>a</sup>, pela trajetória, deveria rever esses conceitos e criar uma linha, talvez uma espinha dorsal do que pode ter acontecido. Com esse tanto de informação em todos os Estados sobre a aviação regional, a gente tem certeza de que isso não vai sair do papel. Por quê? São muitos lugares. E eu não confio.

Do meu Estado de Goiás, nós estamos falando, mas não temos aeroporto nem na capital. Nós vamos falar que nós temos dez aeroportos na classificação para ter aviação regional, mas, não estou contra o meu Estado, na condição de empresário, viabilidade econômica não há. O Governo vai comprar acentos? No Brasil afora, nós vamos comprar acentos das companhias? Esse é o programa?

Então, é o seguinte: eu acho que há outras prioridades, Ministro. Eu acho que o Governo não se comunica entre os Ministérios. Hoje falta dinheiro para o Fies, falta dinheiro para a "Minha Casa, Minha Dila". Falta. Na verdade, não estão pagando. As empresas estão quebrando.

Quanto à aviação regional, eu vejo o subsídio. Eu acredito hoje que talvez V. Ex<sup>a</sup> pudesse fazer um acordo com os Estados. E há a questão do ICMS, porque hoje o combustível é o maior gasto da aviação. A aviação civil está proibida de voar no País, não tem condição de voar. Hoje, de repente, para um avião que possa ir para um país vizinho é mais barato do que sair de Goiás e ir para o Rio de Janeiro. O combustível lá custa um terço, nos Estados Unidos, um quarto do nosso.

Então, eu acredito o seguinte, quanto à privatização, à concessão, como foi feita, a gente nota quando passa nesses aeroportos... Por que o Governo, como falou o Senador Flexa Ribeiro, não fortalece as agências reguladoras? O Governo tem que sair desses lugares para os quais ele não tem competência. Acho que ele já fez a parte dele para chegar até aqui. Eu acho que todos os aeroportos brasileiros das capitais têm viabilidade para ter concessão. Na minha cidade mesmo, Goiânia, nós estamos, há dez anos, há dez anos tentando fazer um aeroporto, que, quando ficar pronto, já vai estar defasado.

Então, acredito que, se abrirem as oportunidades, todos os aeroportos têm condição de ser privatizados. Acho que a Infraero, como tem resultado financeiro em alguns dos aeroportos, deveria ficar com alguns lugares, mas a maioria pode ser privatizada ou haver a concessão. Para essas concessões, vamos dizer, o subsídio não vai ser sustentável. Pelas palavras que ouvi de V. Ex<sup>a</sup> de que não gostaria de ter uma decepção lá na frente, que faça uma reflexão e, de repente, reduza um pouco esse otimismo, porque não vai dar para ser feito.

Então, fica aqui o meu conselho, para que possam - o Governo - conversar entre eles. Se acontecer isso na aviação civil, teremos que pegar o senhor e levar para todos os outros Ministérios, porque, dos outros Ministros que passam aqui, é triste a conversa deles. Começam muitas obras em muitos Estados e não terminam nenhuma.

O que vejo hoje? Não estamos em processo eleitoral mais. Então, não precisam mentir para os Estados que vão botar o aeroporto tal e tal para funcionar, porque a gente sabe que não funciona.

Essa é a minha colocação, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Agradeço as ponderações do Senador Wilder e, reiterando novamente o apelo desta Presidência, passo imediatamente a palavra ao Senador Randolfe Rodrigues.

**O SR. RANDOLFE RODRIGUES** (Bloco Socialismo e Democracia/PSOL - AP) - Presidente Davi Alcolumbre, Presidente Garibaldi, Ministro, Secretário-Executivo da Secretaria de Aviação Civil e nosso Presidente da Anac.

Ministro, cumprimento V. Ex<sup>a</sup>. E me permita, vou ser em parte redundante no que já foi colocado aqui anteriormente pelos colegas. Creio, Ministro Eliseu Padilha, que, no vasto currículo de V. Ex<sup>a</sup> como homem público e na prestação de serviço que V. Ex<sup>a</sup> tem como homem público, reitero, que não é pequena, é uma das mais longas no Brasil e por onde passou V. Ex<sup>a</sup> tem tido sucesso na atuação, principalmente no Executivo, creio que V. Ex<sup>a</sup> está com um enorme desafio à frente da Secretaria de Aviação Civil. Ao mesmo tempo do enorme desafio, tem a oferta de uma grande oportunidade, que é o plano nacional de aviação regional, que, como já foi dito aqui, anteriormente, pelos Senadores, foi aprovado ano passado. Só que o enorme desafio de V. Ex<sup>a</sup> coincide com a enorme oportunidade diante da circunstância atual, que é a restrição orçamentária que estamos vendo no Brasil.

O plano nacional de aviação regional, Ministro, pelo que conheço, pelo que vi, o que o Congresso aprovou, é o passo fundamental para fazermos adaptação desse mapa que V. Ex<sup>a</sup> apresentou ainda há pouco, e o Senador Flexa falou, desse mapa do Brasil, convertendo-o em um mapa parecido com o da aviação nos Estados Unidos, onde ocorre, principal e especialmente, um programa, inclusive com incentivos do Estado à aviação regional.

Por isso, ao mesmo tempo que iniciei o ano com uma enorme empolgação e animação para a implementação do Plano Nacional da Aviação Regional, fico preocupado com as restrições orçamentárias que estamos vivendo hoje, veja, em especial, na nossa Região. Com exceção do Senador Wilder, os Senadores que estão aqui têm relação direta ou indireta com a Região Amazônica. V. Exª sabe muito bem que a Região Amazônica tem duas formas de comunicação, de acesso: o barco, através da via fluvial, que é um modal totalmente incipiente, que não tem perspectivas, e os céus, que são as nossas verdadeiras ruas. A minha capital, Macapá, só se chega lá ou por barco, pela via fluvial, ou pela via aérea. Fora isso, a nossa ligação terrestre, que ainda não foi inaugurada pelo Governo brasileiro, é através da Guiana Francesa. Então, veja V. Exª, a minha capital, o meu Estado tem na pasta de V. Exª o único caminho, a única alternativa de comunicação com o restante do Brasil.

Para uma região como essa, para um Estado como o Amapá, a aviação, Ministro, Senador Garibaldi, Presidente da Comissão de Infraestrutura, não é um luxo, não é uma prerrogativa, é uma necessidade básica, é um bem de uso.

Nós tivemos uma ampliação de voos para o Amapá recentemente, é verdade, mas ainda incipiente para a necessidade. Nós precisamos fazer aquela paródia, como dizia o velho Ulysses Guimarães: assim como o vigia espera a aurora, nós do Amapá esperamos que o plano da aviação regional seja implementado.

Eu fiz contato ainda há pouco com o dirigente da Azul Linhas Aéreas. A Azul anunciou um voo de Macapá para Caiena, Redenção para nós. É a ligação lógica do Amapá, já que o nosso aeroporto, o Aeroporto Internacional Alberto Alcolumbre, é internacional principalmente por essa tradicional vinculação que temos com a Guiana Francesa. Entretanto, as informações que me chegam agora da parte das empresas são de que este voo que foi anunciado para - já há um pedido de autorização, Dr. Marcelo, na Anac - agosto está sob ameaça, em decorrência da não implementação do plano de aviação regional.

Daqui a pouco chegam os meses de julho e de janeiro, quando todo mundo vai querer sair de lá, vai querer sair de avião, e não vai ter avião para sair. Então tudo está ameaçado pela não implementação do plano nacional de aviação regional.

Então, Ministro, esse é o primeiro apelo que faço. E conte conosco, comigo, com o Senador Davi Alcolumbre, com os Senadores da Amazônia, afaste as mãos de tesoura do Ministro Levy dos cortes no plano nacional da aviação regional. Porque veja, nós ansiávamos por esse programa. Esse programa demorou para chegar. Quando é implementado o plano, querem cortar os investimentos de meio milhão de reais, que me parece que é o orçamento total do plano. Então, conte conosco. É necessário e fundamental. E mesmo que haja cortes, peço a V. Exª para ver essa necessidade e essa particularidade da nossa região e o drama que vivem 12 milhões de pessoas da Amazônia. Não só pela nossa região, pelo Brasil, as mãos do Ministro Levy têm que ser afastadas ou diminuído o impacto delas no plano da aviação regional.

A outra questão, Senador Davi, e já falo para concluir, o Senador Davi já apresentou aqui, é sobre o aeroporto internacional de Macapá. V. Exª já respondeu, mas quero reiterar. Surgiram aqui várias histórias dos dramas que vivem os aeroportos no País, de Vitória, de Florianópolis, enfim. Agora, pode ter alguma tão bisonha quanto a do nosso aeroporto de Macapá, mas não existe. São dez anos, uma década paralisada, primeiro, pelo Tribunal de Contas da União. Depois, quando o Tribunal de Contas libera, não tem a prioridade de investimentos. Agora, quando V. Exª, que eu sei, está com boa vontade de fazer, já há até a licitação, vêm mais uma vez as contingências orçamentárias, o que coloca um elefante branco, quando todos os cidadãos chegam em Macapá, na obra do aeroporto internacional de Macapá, que V. Exª sabe que é necessário e urgente que seja concluída para o nosso Estado e para a integração da Região Amazônica.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - O último Senador inscrito é o Senador João Alberto.

**O SR. JOÃO ALBERTO SOUZA** (Bloco Maioria/PMDB - MA) - Sr. Presidente, Ministro Eliseu Padilha, esse programa enche os olhos de todos nós. Eu gostaria de ser mais extenso, mas o senhor pertence a esta Casa, Ministro, e sabe o quanto é difícil nós equacionarmos o nosso tempo. A Casa estava cheia e já está vazia, porque os Senadores tiveram que ir cumprir os seus outros compromissos.

Eu estive, no passado, na Agência Nacional de Aviação Civil, falando sobre o problema do Maranhão. Naquele momento, inclusive, foi destacada uma importância para o aeroporto da minha cidade natal, Bacabal. Quando prefeito, em 1990, eu construí o aeroporto, e um bom aeroporto, o Aeroporto Regional Presidente Sarney.

Eu vejo agora um programa muito grande e, no meu entender, difícil de ser cumprido, como V. Exªs também devem perceber. Nós deveríamos ter metas. Este ano, no Maranhão, nós vamos colocar em funcionamento dois aeroportos, três no Amazonas e dois no Pará para que, realmente, essas metas fossem cumpridas, porque o dinheiro apresentado, no meu entender, é muito pouco para um programa tão bonito e tão vasto.

Eu queria só fazer um apelo a V. Ex<sup>a</sup>. Eu vi aqui: onze aeroportos no Maranhão. Eu nasci em Bacabal, sou bacabalense, fui prefeito e continuo a trabalhar na cidade, pois é lá que começa a minha Nação. Eu gostaria que fosse bem visto este pedaço de chão que tem 107 mil habitantes. É o sexto Município mais povoado do Estado. E que, futuramente, dialogássemos a esse respeito.

Era só, Ministro.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Como nós tínhamos combinado blocos de cinco, a Senadora Lídice deixou uma pergunta para fazer para o Ministro. Antes de fazer a pergunta da Senadora Lídice, indago se a Senadora Simone...

Pois não.

Então, Ministro, fizeram perguntas: Senador Flexa, Senador Wilder, Senador Randolfe, Senador João Alberto e há uma pergunta da Senadora Lídice, que teve que se ausentar.

A Senadora pergunta: "Ministro, infelizmente tive de sair e gostaria, no entanto, de fazer uma pergunta: quais as providências que estão sendo tomadas para garantir a construção da segunda pista do Aeroporto Internacional de Salvador?" Segunda: "A concessão para esse aeroporto incluirá a construção da segunda pista?" E a terceira, que é conexa às três perguntas: "Hoje o aeroporto de Salvador, a cidade e o Estado da Bahia estão sendo duramente prejudicados pela morosidade das obras construídas pela Infraero. Esta situação ameaça o papel do *hub* do Nordeste, que o aeroporto internacional de Salvador tem há muitos anos."

Então, eu fiz a leitura da pergunta da Senadora Lídice e passo a palavra a V. Ex<sup>a</sup>, Ministro.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Se me permitirem, eu vou pedir para que o nosso Presidente da Anac comece respondendo à pergunta do Senador, pois eu vou passar mais uma vez no banheiro, porque, em razão da idade e do sistema nervoso, normalmente, quando eu fico nervoso, eu acabo tendo um fluxo de micção um pouco maior. Então, vou pedir permissão e vou ao banheiro.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Presidente da Anac.

**O SR. MARCELO GUARANY** - Obrigado, Presidente.

Senador Flexa, já havia tocado nesse assunto na pergunta do Senador Blairo Maggi. V. Ex<sup>a</sup> perguntou, falando sobre o aeroporto de Itaituba, como é a regulação de forma diferenciada, que o Senhor mesmo havia inserido na votação da MP. V. Ex<sup>a</sup> conhece bem como é que a gente funciona. Nós estamos aqui para zelar pela segurança das operações, para garantir a segurança da aviação civil para todo mundo e a nossa intenção é a de que, sempre que nós dissermos que um aeroporto é público, que ele está aberto ao público, ou seja, pode ser utilizado por qualquer um que não conhece aquele aeroporto - uma aeronave que está vindo do Sul e vai pousar em qualquer aeroporto que está no Norte tem que saber que as condições são adequadas, que operam em segurança e de acordo com os nossos regulamentos, que são baseados em padrões internacionais, ainda que não diretamente implementados com padrões internacionais.

Justamente por causa da necessidade social, que nós percebemos em determinados aeroportos, a exemplo da Amazônia Legal, onde, como o Senador Randolfe colocou bem, existem determinadas localizações a que você só chega por transporte aéreo, então, temos uma dicotomia política entre garantir total segurança nos níveis que exigimos para todos os aeroportos ou garantir o transporte da população, que, às vezes, é muito mais inseguro por um outro meio. Esse tipo de avaliação nós entendemos que não competia somente a nós, à agência, que é responsável por garantir a segurança da aviação civil. Por isso mesmo que veio a iniciativa Legislativa. Como ela já foi implementada, nós já estamos trabalhando para revisar os nossos regulamentos para ver como podemos exigir o cumprimento de requisitos desses aeroportos menores, operando em segurança, mas com algo mais flexível, tendo em vista a característica social. Já está sendo desenvolvido dentro da agência.

A nossa intenção é passar para a certificação desse aeroporto, trabalhar com o conceito de ser seguro, principalmente na capacidade daquele operador de garantir e se responsabilizar por ele. O que temos hoje em muitos aeroportos é que não conseguimos identificar nem quem é o responsável por ele, quem é o operador que está sendo responsável por aquele aeroporto, isso é muito importante, saber da responsabilização pela operação, pela garantia dos requisitos, ainda que mínimos, de segurança, sempre garantindo a segurança para a população. Já estamos trabalhando nisso, já temos regulamentos que foram colocados em audiência pública, pretendemos, logo que estabelecermos o quórum da agência novamente, colocar esse assunto em votação.

Fui um pouco mais rápido do que a pausa técnica do Ministro.

Tinha alguma outra coisa para agência que eu possa antecipar?

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Aproveito esse intervalo da saída estratégica, da escala...

**O SR. RANDOLFE RODRIGUES** (Bloco Socialismo e Democracia/PSOL - AP) - Presidente Davi, o senhor me permite, enquanto o Ministro não vem, aproveitar o Dr. Marcelo e perguntar sobre o pedido das linhas aéreas para o voo Macapá-Caiena?

**O SR. MARCELO GUARANYs** - Não tenho informação aqui, Senador, mas posso fazer o levantamento e passar para o senhor. Na verdade, para aviação regional, porque estou entendendo que um voo entre Macapá-Caiena não teria impacto no plano de aviação regional, talvez dar viabilidade a outros voos para ligar Caiena a Macapá.

**O SR. RANDOLFE RODRIGUES** (Bloco Socialismo e Democracia/PSOL - AP) - Segundo as informações que obtivemos com a empresa, esse pedido já está protocolizado junto à Anac.

**O SR. MARCELO GUARANYs** - Vou verificar. Geralmente é um pedido muito simples. Tendo frequência disponível - e provavelmente tem -, o aeroporto tendo condições de operar a aeronave que vai receber, não há problema. Levanto aqui...

**O SR. RANDOLFE RODRIGUES** (Bloco Socialismo e Democracia/PSOL - AP) - Aproveito e pergunto ainda a V. S<sup>a</sup> o que tem de pedidos de voos novos para a Amazônia, em especial para Macapá.

**O SR. MARCELO GUARANYs** - Pedidos de voos novos para...

**O SR. RANDOLFE RODRIGUES** (Bloco Socialismo e Democracia/PSOL - AP) - Solicitações de...

**O SR. MARCELO GUARANYs** - Isso nós temos todos os dias. Como acontecem os voos? Muito diferente de linhas rodoviárias, onde você tem uma regulação mais pesada, tem que haver licitação para novas linhas, a aviação civil é totalmente livre, Senador. Então, qualquer empresa que quiser pedir o voo pode pedir. Não há restrição nem limitação de voo, a não ser limitação de infraestrutura. Por exemplo, o aeroporto de Congonhas é um aeroporto muito utilizado, tem 30 lotes por hora, 33 hoje em dia, e não podemos permitir mais voos do que essa capacidade. Então, o que verificamos é se está dentro da capacidade daquele aeroporto. Estando dentro da capacidade, o voo é livre. Farei um levantamento do que temos de pedidos lá.

**O SR. RANDOLFE RODRIGUES** (Bloco Socialismo e Democracia/PSOL - AP) - Agradeço a V. S<sup>a</sup>.

**O SR. MARCELO GUARANYs** - De nada.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Antes de passarmos a palavra para o Ministro, gostaria de fazer o registro da presença nesta Comissão do Prefeito da capital do nosso Estado, capital do Amapá, Prefeito de Macapá, Clésio Luís. Muito nos honra com a visita S. Ex<sup>a</sup>, prestigiando esse momento. Também é um grande entusiasta. A prefeitura municipal de Macapá, através de V. Ex<sup>a</sup>, fez a sua parte no diz respeito à cessão da área para a Infraero, para o departamento de Aviação Civil, para o Comando de Defesa da Amazônia do Norte, quando da participação desse entendimento construído com a AGU para que pudesse ceder o Município uma determinada área, para que o projeto do aeroporto também fosse viável. Quero registrar a presença de V. Ex<sup>a</sup> e agradecer.

Ministro, por gentileza.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Vamos iniciar com as perguntas de S. Ex<sup>a</sup> o Senador Wilder Moraes.

O Senador Flexa Ribeiro pediu para ser o último, porque ele foi para uma audiência e volta aqui. Eu disse a ele que o queria presente, porque a manifestação dele foi tão veemente que merece uma resposta com presença. Não vou respondê-lo se ele não estiver presente.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Inclusive, ele foi responsável, Ministro, por esta Comissão ter sido chamada atenção pela Senadora Vanessa, que saiu antes de fazer o seu questionamento.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Senador Wilder, tenho uma trajetória pessoal parecida com a sua: empresário, depois de empresário consolidado, fui fazer política, primeiro, para não me preocupar com a questão de financiamento de campanha. Só fui ser político quando eu não tinha esse problema. Quer dizer, o problema é meu, não dependo de ninguém, logo, não preciso vender. Posso falar "sim" e "não" como eu quiser. Portanto, quero aqui elogiar a sua posição em razão disso.

Apenas eu quero pedir permissão a V. Ex<sup>a</sup> para que, com relação a mim, não use a expressão que usou: "não venha mentir para os brasileiros". V. Ex<sup>a</sup> a usou. Penso que não tenha se referido a mim. Falou do Governo, mas, como eu pertencço ao Governo, eu peço, porque eu jamais eu virei aqui dizer alguma coisa em que eu não tenha fundamento. Se eu não tiver fundamento, não falo.

Eu sou um otimista, entende? Faço vida pública por otimismo. Eu acredito no Brasil, eu acredito nas nossas condições e nas nossas possibilidades. Temos grandes deficiências. E mais. Eu sou daqueles que - eu estudei ciência política -, eu sou daqueles que entendem que a oposição tem um papel importantíssimo a cumprir, que é exatamente contestar, mostrar alternativas.

V. Ex<sup>a</sup> teve o cuidado de apontar caminhos também. Criticou com veemência, mostrou, mas apontou caminhos.

Quero dizer isso ao Senador Flexa Ribeiro, porque ele foi mais profundo, e eu quero, com ele, tecer considerações um pouco maiores.

Eu sou daqueles que entendem que a oposição ajuda a governar. A oposição não destrói governo. A oposição tem que ir ao limite que beire a institucionalidade. Ali ela para, porque, até ali, ela contribui, mostra defeito, critica. A democracia só sobrevive por isso. Se nós não tivermos quem avalize, quem avalie, quem contradite as posições de governo, o Governo será estanque e será senhor da verdade.

O Governo precisa ter, permanentemente, posições como a sua, chamando à reflexão. Afinal, é otimismo ou é realismo? Foi essa a sua pergunta. Com relação a mim, sinceramente, é otimismo, porém, baseado em dados, nos números que estão aí. Minhas afirmações estão suportadas nos números do FNAC, que não pode ser utilizado para outra finalidade a não ser aviação civil.

Então, a minha convicção é de que a sensibilidade política do Governo como um todo, e em especial da Presidente da República, vai fazer com que o nosso programa não sofra solução de continuidade. Ele é fundamental para o Brasil.

Aquele mapa que eu mostrei do Brasil e dos Estados Unidos mostra o quanto nós estamos defasados, qual é o potencial que nós temos, quanto nós estamos deixando de atender as regiões bem faladas aqui pelo Senador Randolfe, para que são 20 minutos de avião ou 20 dias de barco. Evidentemente que isso é injusto com os brasileiros.

Eu estou vocacionado a isso. Eu fui prefeito, secretário de Estado, ministro de Estado, deputado. Eu já tenho biografia, poderia estar cuidando já de outras coisas. Mas, com convicção, eu faço isso porque penso que o Brasil tem, sim, todas as possibilidades ainda de fazer o que está fazendo. E precisa da oposição também, sim, senhor. Precisa de quem chame a atenção, precisa de quem sinalize: "Olha, isso aqui foi dito que é assim, e não foi, não está acontecendo. Como é que é?"

Então, primeiro, quero dizer que recebi... Especialmente com relação a mim, me perdoe, mas, se eu tenho uma coisa que caracterizou a minha vida pública, deixa eu lhe contar só essa, porque essa é definitiva. Eu, candidato a prefeito, era advogado e o maior empresário da cidade. Já tinha me convertido a empresário, trabalhei muito, era empresário e advogado. Candidato a prefeito. Aos 42 anos de idade, eu fui prefeito. Cheguei caminhando na cidade, uma cidade pequena, de 35 mil habitantes. Fui numa cancha de bocha, no Rio Grande do Sul tem muito isso, cancha de bocha, onde se joga bocha, e, em uma cancha de bocha, um sujeito disse:

- Posso lhe dizer uma coisa?

- Diga - eu estou ali tentando conquistar votos.

- Diga lá, venha lá.

- Quero lhe dizer que o senhor não vai ser eleito.

- Eu não vou ser eleito, por quê?

- Não, o senhor não vai ser eleito porque o senhor tem um defeito muito grande.

- Defeito muito grande? - pronto, o cara vai dizer que eu sou advogado, vai dizer que eu sou empresário, vai dizer que eu sou...

- Não, o senhor fala a verdade. Quem quer se eleger tem que trabalhar com o imaginário, com o sonho.

O cara, pinguço, cheio de trago, veio me dizer que eu não ia me eleger.

E eu disse para ele:

- Eu vou me eleger porque eu vou falar a verdade.

Desde aquele dia até hoje, eu não mudei. Eu falo aquilo que é. Se eu não puder sustentar, pego o boné e vou embora. Eu não fico, sinceramente, eu não fico onde eu não puder cumprir aquilo que me está sendo exigido.

Então, peço a V. Ex<sup>a</sup> que me perdoe a sinceridade, e até a intimidade, de lhe fazer essas confissões. Mas é uma questão de foro íntimo que, quando estamos chegando em cima dos 70 anos, é algo que nos dói um pouco...

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Oposição/DEM - GO) - Ministro, primeiro, eu não falei me dirigindo a V. Ex<sup>a</sup>, até porque eu nunca uso o CPF ou a Identidade. Eu falei do Governo, porque isso foi feito em meu Estado. Imaginem o nosso

Senador Randolfe. Nós estamos aqui, do lado da Capital e estamos há dez anos... Primeiro, foi o TCU. Quantas vezes nós inauguramos esse aeroporto nesses últimos tempos?

Então, eu fui Secretário de Estado e, logo que foi montada a Secretaria, vim discutir aqui a questão da aviação regional. Eu chegava e dizia que não era contra o meu Estado, mas não precisava colocar dez aeroportos, porque não temos condição, não há viabilidade. Portanto, quando eu digo isso e quando dei a sugestão de até reduzir um pouco e ter metas, é porque isso fica mais próximo da realidade. É muito triste para nós, políticos, chegarmos ao nosso Estado, quando se dá a notícia de que haverá dez aeroportos funcionando em nosso Estado, e isso depois não acontecer.

Como empresário - e quero parabenizá-lo por sua trajetória -, só acho que o Governo deveria ter uma meta, fazer um programa de quatro ou 20 anos, e dizer: "Nos próximos anos, vai acontecer nesse e nesse Estado..."

Vejamos o Estado de Goiás, que está ao lado de Brasília, a 100 quilômetros, e temos a opção de voos, o que diferente do que acontece no Amazonas. Então, eu acho que o Governo tem que fazer um plano regional de acordo com as prioridades do Brasil e, principalmente, com o que vai fazer alavancar o Brasil.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Uma boa notícia agora para o senhor: dia 6 de abril estive em Goiânia e dei ordem de serviço para a construção do pátio e das pistas de *taxiway*. Um excepcional terminal pronto, só que não tinha ligação com a pista. Nós precisamos do pátio de estacionamento das aeronaves, colocação ainda de alguns *fingers* e as *taxiway*, as pistas para taxiar.

Começamos no dia 6 de abril, com data marcada para terminar: 15 de novembro. O terminal de passageiros está praticamente pronto. V. Ex<sup>a</sup> o conhece, é bonito, majestoso até, condiz com Goiânia. Mas não tínhamos pista nem pátio de estacionamento. Com um terminal pronto, novo, operávamos no antigo, profundamente acanhado.

Então, essa solução deve acontecer até o dia 15 de novembro. A obra começou no dia 6 de abril com cronograma fixado pela Presidente lá em Goiânia. "Estamos dando a ordem de serviço hoje - era dia 6 - e vamos inaugurar no dia 15". E estamos trabalhando com esse cronograma de forma dura.

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Oposição/DEM - GO) - Ministro, eu, na época de Secretário encaminhei, na época da Infraero, um projeto para prolongar a pista, passando pela BR; é uma área de Embrapa.

Eu acho que o aeroporto de Goiânia é o segundo aeroporto de Brasília. Então, é muito importante - na época, a Emater fazia a concessão da área, que hoje está desocupada - nós estudamos isso, porque é muito importante para Brasília e muito importante para o Estado de Goiás.

E hoje ainda não há residências, a área ainda está livre e desembaraçada. Eu acho que, no mínimo, poderíamos ir lá e negociar essa área, mesmo que a obra não seja feita agora, mas já garantiríamos isso para o futuro.

E uma segunda indagação, que eu não coloquei: o aeroporto de Goiânia vai ser internacional? Terá operações de voos internacionais?

**O SR. ELISEU PADILHA** - Veja, nós vimos aqui o que é necessário para operação de voos internacionais. Em princípio, sim, mas, veja lá, isso não depende apenas da SAC. Aí vem o Ministério da Saúde com a ANS; o Ministério da Fazenda com o processo da Receita Federal; o Ministério da Justiça com a Polícia Federal; o Mapa com as... Entende?

Nós temos que sim, pela expressão e o tamanho de Goiânia. Sim, mas não será coisa instantânea, imediata. A demanda é que vai determinar que isso aconteça. No dia em que formos inaugurar, em 15 de novembro, não será aeroporto internacional. E por quê? Porque não teremos toda essa outra infraestrutura já instalada.

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Oposição/DEM - GO) - Pelo menos a aviação civil poderia operar?

**O SR. ELISEU PADILHA** - Sim...

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Oposição/DEM - GO) - Mas hoje não opera. Então, quando você precisa sair do País tem de vir a Brasília...

**O SR. ELISEU PADILHA** - Você tem de vir a Brasília para sair com *slot* daqui.

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Oposição/DEM - GO) - Exatamente.

**O SR. ELISEU PADILHA** - É uma questão que, depois, talvez a Agência pudesse responder melhor do que eu. Por quê? Porque nós temos o desembarço, propriamente dito, não só, teoricamente, aspas, "da aeronave e do que vai na aeronave". E só onde há a Receita Federal instalada é que acontece isso.

**O SR. MARCELO GUARANY** - Só para complementar.

E precisa também da estrutura da Receita e da Polícia Federal, então há uma articulação com outros órgãos. Mesmo sendo aviação executiva, pode não ter o mesmo tipo de estrutura que tem a aviação comercial, mas também precisa de uma estrutura dos órgãos, para a nacionalização da aeronave.

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Oposição/DEM - GO) - Ministro, não quer dizer que isso tenha um volume tão grande, mas a gente chega a outros países... Vamos dizer, eu tenho negócios, tenho empresa na Colômbia, no Panamá. Quando você chega, você é recebido pelos hangares, então seus voos são programados. Isso é tão simples. A Receita Federal está em Goiás, a Polícia Federal está em Goiás, então isso é uma questão de um acordo.

Eu acho que isso facilita muito a vida das pessoas que usam. O Estado de Goiás tem um volume muito grande de aeronaves, inclusive aeronaves para voos internacionais. Eu acho que isso fica e é uma solução simples, que poderia ser feita com antecedência.

Nos voos internacionais, ninguém decide sair a qualquer hora. Normalmente, há um dia ou dois dias em que se possa preparar. Eu acho que é uma solução que possa ser dada, vamos dizer, não definitiva, mas que pode ajudar muito.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Entendi.

Eu acho que nós temos que fazer uma mobilização local, Senador, lá em Goiás, o Governo do Estado, para que haja uma articulação política para nós deslocarmos um contingente do Ministério da Saúde, essa infraestrutura necessária para a internalização.

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Oposição/DEM - GO) - Nós tivemos um problema agora. Não sei se o senhor ficou sabendo. Teve que descer um voo internacional e deu uma confusão enorme.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Porque não tinha...

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Oposição/DEM - GO) - Imagine prender todo mundo dentro do avião, porque não tinha como descer as pessoas lá.

Então, eu acho que, pela distância e até por uma questão de segurança, a gente ter um aeroporto que possa fazer uma mudança de última hora seria interessante, porque Goiânia está tão próxima de Brasília.

**O SR. ELISEU PADILHA** - O caminho é esse que nós acabamos falando aqui. É possível, sim. Penso que apenas temos que fazer uma articulação, porque vai deslocar funcionários, tem que dotar gente, é toda uma mecânica.

Quanto à meta, permitam-me, eu não sou de entrar em canoa furada. Eu vi os números do FNAC lá atrás, quando fui assumir a condição de Ministro. Vi a arrecadação, vi qual era o projeto, quanto é, e é possível, sim, os 270 nos sete anos. Desses 270 - e aqui venha talvez o fato que eu não tinha revelado antes, e isso possa dar mais elementos para que possa ser admitido o que se fala -, 194 são ou foram operados nos últimos dez anos. Não é tudo novo, não. Nós temos 194 que operavam e que estão operando hoje, que têm aviação normalmente acontecendo com eles. Nós vamos ter que adaptar a casa de bombeiros, vamos ter que colocar uma estação para navegação aérea, vamos ter que, quem sabe, fazer um terminal de passageiros. Mas, enfim, com esses recursos que estão previstos, R\$7,3 bilhões, perfeitamente se faz isso. E R\$7,3 bilhões é a arrecadação de um ano e meio do FNAC.

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Oposição/DEM - GO) - Ministro, eu fiz isso em Goiás. Só que nós fizemos um planejamento de quatro anos. A sugestão é que se crie uma meta, até para os Estados não ficarem esperando. Eu queria que o meu fosse o primeiro. Mas se a prioridade não for ele, eu entendo, e que a gente possa divulgar isso para a população.

Só para ilustrar, como o senhor nos deu liberdade, eu fui secretário de Estado, e nós tínhamos 6 mil quilômetros de rodovia para serem refeitos. "Governador, qual é o critério?" "O critério nosso é econômico". Nós fizemos o planejamento, e hoje eu posso dizer que o nosso Estado tem a melhor malha viária, rodoviária, dentro do Estado.

Sofremos muito politicamente no primeiro ano e no segundo ano. Por quê? Para os Deputados, todos eram prioridade. Mas nós fizemos isso com o quê? Com as entidades de classe, seguro com todas elas, e criamos uma prioridade. Então, nessa meta, que é otimista, também pode acontecer. Você falou muito bem: como há um fundo, você tem uma arrecadação, então você tem receita. Se isso acontece, o que precisa ser feito? Não comece tudo de uma vez. Hoje a gente faz isso em tudo quanto é lugar, então não termina nada.

Eu acho que seria importante que tivesse uma meta: no ano de 2015, são esses e esses Estados. O de Goiás é o último ano. Está bom, mas eu sei o que vai ser feito, porque existe uma meta. Agora, se tudo começar ao mesmo tempo, não vai acontecer. Então, essa foi a minha preocupação de ver isso tudo, que é muito bonito.

**O SR. ELISEU PADILHA** - V. Ex<sup>a</sup> tem razão; nós temos que começar em algum lugar, porque, se ele é subsidiado, esse subsídio, eu não posso ter um aeroporto isolado num Estado, apenas ele, porque ele tem que pertencer a uma determinada rede de aeroportos, para viabilizar a companhia também.

Então, quais são os fatores determinantes da prioridade? Um: é o licenciamento ambiental pronto, porque com isso, em tese, pode ir para licitação. Dois: estar em regiões estrategicamente prioritárias. Neste caso, o que a Presidenta já decidiu é que nós vamos começar na Amazônia Legal. Todos os Estados da Amazônia Legal estarão incluídos na primeira leva. Isso não significa dizer que não teremos mais do que uma neste ano; nós vamos depender da licença ambiental, porque a licença ambiental é fator determinante.

Eu falei para o Senador Bezerra, Caruaru foi o primeiro do Brasil, já está determinada a licitação. Na hora em que tiver a licitação, vai começar a obra em Caruaru. Para nós termos concluída a obra, mas isoladamente, em Pernambuco, poderá determinar uma malha? Talvez não, talvez tenha que colocar mais um. É exatamente a sua percepção. Mas, então, nós vamos ter duas variáveis: a primeira delas, uma definição regional, que, no caso, a Amazônia legal foi a definição; a segunda é nós termos o licenciamento ambiental. São os dois fatores determinantes.

**O SR. WILDER MORAIS** (Bloco Oposição/DEM - GO) - As pequenas empresas de táxi aéreo, qual é o tratamento nesse programa? Porque elas poderiam alimentar muito bem essas linhas regionais. Existe algum incentivo também programado para essas empresas de pequenos táxis aéreos?

**O SR. ELISEU PADILHA** - Veja, a lei não abre a distinção entre as empresas tradicionais e as empresas de táxi aéreo. Devo dizer que as empresas de táxi aéreo já postularam formalmente que querem também integrar o programa. Então, há uma postulação ao Governo. Em princípio, são as companhias de voos regulares apenas, são aquelas que farão voos regulares que terão subsídio, mas há uma postulação das companhias de táxi aéreo, e com argumentos que são muito consideráveis, porque, em algumas regiões, não vai haver a companhia, e a de táxi aéreo se dispõe a fazer. Então, nós temos que fazer um estudo específico para isso, porque o programa, em princípio, foi concebido para as companhias que farão voos regulares. A companhia de táxi aéreo não faz voo regular; ela vai acabar obedecendo a determinadas demandas.

Veja o que diz o Dr. Marcelo: "Olha, na previsão que nós temos é que, se a empresa de táxi aéreo fizer com regularidade a linha, poderá também entrar no programa." O que vai determinar é a regularidade, porque nós temos que fidelizar o passageiro, ele vai se acostumar a viajar, ele sabe que tem voo naquele dia, naquele horário, e, com isso, aumenta o contingente de pessoas que vão viajar. Isso facilita para a companhia de aviação, alimenta o sistema como um todo. Se a gente tem voo, como o táxi aéreo, que seja circunstancial, aí não tem a segurança por parte do passageiro.

Bem, se o senhor me permitir, eu vou passar adiante. Senador Randolfe Rodrigues, V. Ex<sup>a</sup> aqui repetiu - e quero exatamente registrar o seu empreendimento, o seu trabalho -, o que já fez no meu gabinete por mais de uma vez, foi levar a preocupação com relação, primeiro, ao aeroporto de Macapá, que realmente é algo com que nós não podemos conviver, e será dada a ordem de serviço dele. Falei com o diretor da Infraero; nós vamos dar a ordem de serviço dele assim que tivermos um decreto nosso, vamos dar. A importância é pequena, e o mal que causa à população é muito grande. Quer dizer, é um custo muito alto para tanto mal. Por quê? Porque o gasto é pequeno. Então, vai ser dada a ordem de serviço lá, sim. Assim que a gente tenha a licitação pronta é só dar a ordem de serviço, vai ser dada a ordem de serviço, sim.

E com relação a...

**O SR. RANDOLFE RODRIGUES** (Bloco Socialismo e Democracia/PSOL - AP) - Agradeço a V. Ex<sup>a</sup>, e, por coincidência, o Prefeito de Macapá está aqui conosco, no plenário.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Que bom! Que bom!

**O SR. RANDOLFE RODRIGUES** (Bloco Socialismo e Democracia/PSOL - AP) - E leva essa ótima notícia ao povo macapaense.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Que bom! Que bom!

Vai ser a Infraero - eu tive a oportunidade de perguntar aqui antes -; esse vai ser. O valor é relativamente pequeno para o grande, o grande benefício que vai levar à região. Como V. Ex<sup>a</sup> muito bem frisou, lá é daquelas regiões em que ou se leva vinte minutos no avião ou... Portanto, nós temos que ter.

Com relação ao desafio e oportunidade, sim, senhor, eu sou daqueles que pensa que, sempre que há uma crise, há oportunidade também. Eu acho que esse caso é uma oportunidade muito grande para termos um serviço público do Governo com excepcional avaliação. Temos mais de 80% de aprovação da população. Quem diz isso é o usuário, não somos nós. Mais de 150 mil pessoas foram ouvidas e disseram isso. Então, eu acho que sim, temos uma oportunidade, e não podemos perdê-la. Como se perde oportunidade? Não fazendo investimento na hora certa. Aí a gente começa a perder



a oportunidade. Esse conceito começa a cair, como foi dito aqui anteriormente, se saio de um aeroporto nota 10 e chego a um aeroporto nota 2. A sensação que eu fico é que onde eu desembarquei é o de nota 2. Quer dizer, vai piorar.

Temos isso presente, sim, e temos reverberado isso muito dentro do Governo. Aqui é a Casa das reverberações. Portanto, é bom que isto seja dito bastante, que esses aeroportos, com pouco investimento, nós os deixaríamos muito bem. Então, quando se fala com a Nação, quando se leva a notícia do que está acontecendo, do que está programado, penso que a gente levanta um pouco o astral, o otimismo, e não com dados que não sejam verdadeiros; são absolutamente verdadeiros.

Senador João Alberto. O Senador João Alberto deixou o sétimo aqui, não é que teve o primeiro, o segundo, o terceiro, o quarto, o quinto, o sexto, o sétimo meu colega...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. ELISEU PADILHA** - Meu colega, Deputado Federal, Ex-Deputado Federal como eu, que está ali sentado no lugar em que estava o Senador João Alberto, mas ficou para ouvir o que eu iria dizer.

Bacabal, que para ele é muito importante, todos lá são importantes, mas esse é mais, porque é a terra natal dele. Nós estamos com o estudo já protocolado na SAC, o estudo prévio já está protocolado na SAC, está andando. Nós temos ele bem... Existem cinco que estão em bom andamento: Bacabal, Barreirinhas, Carolina - Carolina, segundo o nosso companheiro da Infraero, é praticamente só inaugurar -, Pinheiro e Santa Inês. Esses estão muito bem encaminhados. Mas há um porém; e aí tem que ajudar: o Governo do Estado ainda não formalizou a outorga que temos que fazer para o Estado, porque o Estado é parceiro nisso. Outorga é sob o ponto de vista da administração local, regional, como os aeroportos de Goiás são do Governo do Estado, no Rio Grande do Sul são do Estado, no Ceará são do Ceará, o do Maranhão estamos tratando com o Governo do Estado. É Município ou Estado. Nós preferimos o Estado que é um pouco mais consistente. Está faltando isso e tem que dar uma apuradinha nisso.

O Senador João Alberto também falou na questão da meta, que também é a preocupação de V. Ex<sup>a</sup>, mas o Senador João Alberto também falou em fixar a meta. A meta são os 270. Cento e noventa e quatro, vou repetir, são aeroportos que estão sendo operados. Quer dizer, a gente vai ter que fazer a casa dos bombeiros ou vai fazer terminal, vai ter que fazer a extensão na pista, mas são coisas que se faz com pouco dinheiro e com rapidez e ganhamos outro padrão, padrão internacional, com relação a aeroporto.

Então, temos a meta e, na medida em que tenhamos a disponibilidade do FNAC é perfeitamente realizável sim, e a pretensão da Presidenta é realizar. O dia em que ela me disser que vamos mudar, eu mudo de posição também. Mas não. A pretensão dela é realizar isso. É a marca do Governo dela. Começou em 2012, no Governo dela, já investiu R\$13,4 bilhões só nos aeroportos, mudou a concepção do passageiro em relação ao transporte aéreo, está democratizado, 48% mais barata a passagem. Hoje vemos, eu sou filho de operário, eu nasci... Então, na minha infância, só andava de avião quem era rico, cara muito rico, andava de avião da Varig. Ele é muito rico. Hoje temos pessoas que vão a trabalho.

Eu acho que a meta pode ser ambiciosa, sim, mas não há porque não a perseguirmos, porque tem fundamento.

Tem dinheiro. Cento e noventa e quatro já estão operados. Teremos que abrir, em verdade, coisa de setenta e seis, que ainda não estão em operação, mas possivelmente já têm sítio aeroportuário definido pelos Municípios também.

A Senadora Lídice fez duas perguntas. Como ficava, com a concessão, a questão da segunda pista de Salvador? Está incluído, sim. É um dos itens da concessão. Vai estar no edital. Tem que ser feita uma segunda pista lá, e o concessionário vai... Por isso, estamos concedendo. Tem que ser feito um grande investimento. Vamos chamar um parceiro privado para que ele faça esse grande investimento, que é construir a segunda pista. Com a segunda pista, a preocupação dela era com o *hub*. O aeroporto de Salvador já é e vai continuar sendo cada vez mais.

Eu queria aqui a presença do Senador Flexa para responder de corpo presente, mas, como fica gravado, depois, ele vai ler. Eu vou responder.

Primeiro, acho fundamental para a democracia que tenhamos Parlamentares, homens públicos com o desenvolvimento, a postura do Senador Flexa Ribeiro, como oposição, clara, definida. Não é coluna do meio. É oposição mesmo! Sabemos que, da parte dele, teremos críticas que temos que levar em consideração. A democracia convive exatamente com o contraditório. Temos que ver, no contraditório, o que tem fundamento e mudar. Ele trouxe, e eu queria dizer isso na presença dele, uma grande contribuição, na medida em que o relatório dele da 652 foi incorporado na 656. Ele teve um papel de governante. Vou repetir: a medida provisória, que é um ato originariamente de governo, depois se constitui, a partir do processo legislativo, em um ato da nação, através do congresso e, na medida em que ele incorpora um relatório de uma medida provisória, também ajuda a fazer com que o governo possa avançar. Nesse particular, estamos avançando. A aviação regional é uma criação muito importante, e ele ajudou a criar.

Eu queria dizer isso na presença dele para mostrar que a oposição ajuda, sim. É claro que, se não tiver oposição, não tem democracia. Onde tivermos voz única está longe, muito longe, dos tempos nos quais queremos conviver. Temos que ter, sim, contraditório e, na apuração do contraditório, vamos ditar os rumos, a cada momento. É assim que deve se fazer a vida pública. O eventual detentor de um mandato, quem circunstancialmente seja detentor de um mandato no Executivo não é senhor da verdade. Ele não nasceu sob as inspirações de todas as verdades. Não! Ele tem um propósito, externou durante a campanha, quer realizar, mas, na medida em que vai trabalhando e sendo aportadas novas contribuições, elas têm que ser analisadas, uma a uma, e incorporadas todas aquelas que ajudam, como é o caso desta contribuição do Senador Flexa Ribeiro, que se caracteriza como um homem cáustico de oposição. Elogio pessoas que têm posição. Seja para que lado for, posição temos que respeitar. Só não respeita quem, politicamente, não tem posição. Nessa caso, é ruim, porque não sabemos nunca onde estão. Se a pessoa tem posição, é por aí que vou ter trabalhar, é por aí que vou ter que levar. No caso dele, faço questão de fazer esse registro.

Dizia ele: o que falta para decolar o programa? Falta a regulamentação, e estamos trabalhando com a regulamentação. Já disse, aqui, na introdução, que estamos, nesta semana mesmo, tendo reunião.

Falou ele que o PIL foi lançado e que ficou só na palavra, no discurso. Eu queria dizer, com ele presente, mas vai ficar gravado, que não ficou no discurso. Já há 13.4 bilhões de investimentos em aeroportos. Praticamente dobramos o número de passageiros no nossos aeroportos e reduzimos à metade o valor da passagem. Estamos com projeção de crescimento em níveis que não há em nenhum outro setor no Brasil, que é, na aviação regional, coisa de 9% e, na aviação geral, no total da aviação geral, somando regional e a dos grandes aeroportos, coisa de 7%, por 20 anos. Portanto, temos uma grande perspectiva.

O programa da Presidenta Dilma está sendo muito bem sucedido. Não posso aqui dar números com relação a todos. Com relação a este, eu posso. Este está sendo muito bem sucedido. O nível de satisfação do passageiro, que é o usuário, é o atestado. Oitenta ponto catorze por cento da população está dizendo isso. Não sou eu. Não é a Presidenta, são os 80% do povo brasileiro que usa o aeroporto. E foram 117 milhões no ano passado. Neste ano, temos a projeção para bater em cima de 130 milhões de brasileiros.

Nós estamos num setor que tem muito de futuro. Volto ao mapa Estados Unidos-Brasil. Aquela diferença entre Estados Unidos e Brasil vai diminuir, mas vai diminuir se nós tivermos fé, coragem, arrojo, acreditarmos nas nossas condições. E nós temos condições sim, senhor. Temos sim. Eu não sou daqueles que entrego qualquer possibilidade de conquista antes de vê-la realizada ou então inviabilizada de forma definitiva.

Portanto, concluo aqui. Penso que respondi... Ah, ainda tem uma que quero responder: capital internacional nas empresas de aviação. Eu levei à Presidenta, sim, a proposta de abrir... Olha, eu só quero pessoa trabalhando comigo, como meu assessor, quem tiver condições e coragem de me dar sugestão. Quem vem só para dizer sim, não trabalhe comigo, não quero. Portanto, eu penso que ela também gosta de ter pessoas que possam dar sugestões. E eu levei a sugestão de abrir o capital. Abrimos na telefonia 100%, abrimos, abrimos, abrimos - eu não vou perder tempo aqui - em n setores que são estratégicos. Telefonia eu usei porque esse é o mais estratégico. É ali que está a internet, é ali que está a veiculação de todos os dados. Esse é estratégico e nós abrimos 100%. E, na aviação, nós temos 20%.

Eu ponderei, ela, num primeiro momento, disse que não estava em análise isso no Governo, mas, ao final da nossa conversa, ela disse: "Olha, acho que vale a pena a gente analisar isso." Então, é um assunto que não é fechado peremptoriamente pelo Governo e, para nós, no momento em que estamos fazendo ajuste, no momento em que precisamos de investimentos internacionais, quer me parecer que é um setor que a gente tem que avaliar, sim, a possibilidade da conveniência. Mas é uma decisão de Governo. A minha posição inicial é abrir. Claro, eu sou Ministro de Estado de um governo que tem Presidente da República, a qual, neste caso, eu tenho que me submeter.

Se deixei de responder algumas das questões que foram levantadas, por favor, me tragam de volta. Se tem alguma nova, embora já seja 13h37, alguns minutos não são problema para mim, estou aqui à disposição, sei do tempo escasso de V. Ex<sup>as</sup>... Mas a Presidência da República, órgão que tem a Secretaria da Aviação Civil, da qual sou titular, quer vir aqui sempre prestar todos os esclarecimentos com otimismo, sim, mas também com realismo. Otimismo que não tenha realismo é inconsequente. No nosso caso, no meu caso, é um otimismo fundado na realidade. Se a realidade, porventura, mudar, meu otimismo certamente mudará. Hoje não vejo nenhuma razão para não ser otimista como sou.

Muito obrigado. (Palmas.)

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - Presidente, pela ordem.

Em função da conversa que aqui tivemos, eu e o Blairo, com o Ministro, foi a primeira pergunta, nós tivemos com o governador de Mato Grosso. Como o nosso aeroporto de Cuiabá é o último avaliado, eu gostaria de perguntar ao Ministro, caso seja feita a devolução, se é possível...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - Não, é porque tem um problema da licitação. É possível aproveitar a mesma licitação ainda neste momento? É possível ainda?

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - Mas, de qualquer forma, fica aqui a sugestão.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Eu quero voltar. Eu gostei da sua volta e quero voltar ao tema. Vamos lá. A solução me parece que está bem mais à mão do que até eu imaginava. Eu tinha a impressão de que tínhamos que ver a questão da licitação, era mesmo o seu raciocínio, e depois pensarmos em ordem de serviço. Não. Se nós tivermos agora a sub-rogação do contrato que está em vigor, nós podemos, pura e simplesmente, chamar o empreiteiro, determinar que ele continue a obra sob nossa responsabilidade e concluí-la, porque também é um valor pequeno, muito pequeno o valor, para o prejuízo que está causando ao Centro-Oeste todo, especialmente ao Mato Grosso.

**O SR. ADILSON TEIXEIRA** *(Fora do microfone.)* - A parte de equipamento, tudo isso já foi colocado, está em obra já. É só dar *start* à obra para a conclusão. Seis meses é o prazo que a gente tem para a conclusão.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - Está ótimo! Isso me deixa satisfeito, porque eu vou voltar a estar com o Governador, agora, na Casa Civil. É exatamente a informação...

**O SR. ELISEU PADILHA** - Diga a ele: assine e devolva aos homens, ligeiro, até o dia 22.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco União e Força/PR - MT) - Perfeito. Obrigado.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Presidente Garibaldi, peço aqui permissão para lhe dar o meu grande abraço, o meu agradecimento e renovar essa parceria de tantos anos.

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Nós é que queremos agradecer.

**O SR. ELISEU PADILHA** - Presidente Davi, para V. Ex<sup>a</sup> também...

**O SR. PRESIDENTE** (Garibaldi Alves Filho. Bloco Maioria/PMDB - RN) - Nós queremos lhe agradecer. V. Ex<sup>a</sup> chegou aqui antes de mim, mas agora tem o direito de sair depois. Manifestou uma disposição muito grande, enfrentou aqui o contraditório e deu informações absolutamente verdadeiras. Sei que V. Ex<sup>a</sup> prima por isso, daí por que quero lhe agradecer. Passo a palavra ao Senador Davi Alcolumbre, que vai encerrar esta reunião e começar outra, da Comissão de Desenvolvimento Regional.

Contem comigo só para encerrar esta. *(Risos.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Agradeço, Presidente.

Regimentalmente, nós teremos que, antes de iniciar, propor aos Senadores a dispensa da leitura e a aprovação da ata da 8ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura, bem como da ata da presente reunião conjunta.

As Sr<sup>as</sup> e os Srs. Senadores que as aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Estão aprovadas.

Agradeço a presença de todos. Agradeço, especialmente, aos nossos convidados: o Ministro de Estado de Aviação Civil da Presidência da República, Ministro Eliseu Padilha; o diretor-presidente da Agência Nacional de Aviação Civil, Marcelo Pacheco dos Guarany; e o diretor de Engenharia e Meio Ambiente da Infraero, Adilson Teixeira.

Registro também e cumprimento a presença do meu amigo, o Deputado Professor Sétimo - fui Deputado com V. Ex<sup>a</sup>; Deputado do Maranhão -, que representou à altura o Senador João Alberto, do Maranhão também, cobrando, é lógico, melhorias na questão dos aeroportos do Estado do Maranhão.

Por fim, convoco a próxima reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura, a realizar-se no dia 13 de maio, quarta-feira próxima, às 8h30, neste plenário, fazendo este convite em nome...

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Pela ordem, Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Pela ordem, Senador Flexa Ribeiro.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Só para pedir desculpas ao Ministro Eliseu Padilha. Eu tinha agendada uma visita ao gabinete às 13h e tive que, rapidamente, ir até lá. Justifiquei a minha saída ao Ministro e pedi

que ele me deixasse por último, mas, mesmo por último, ainda cheguei fora de tempo. Só para justificar e parabenizar pela audiência os nossos dois presidentes.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Registro, Senador Flexa Ribeiro, a disposição do Ministro Eliseu Padilha, que aguardou até o último instante para responder as indagações de V. Ex<sup>a</sup>, o que fez em todas as questões.

Esta Presidência, esta Comissão vai encaminhar a V. Ex<sup>a</sup> o áudio e a gravação desta reunião.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Vou assistir ao vídeo e vou ter as notas taquigráficas para guardar o registro.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Estão à sua disposição.

**O SR. FLEXA RIBEIRO** (Bloco Oposição/PSDB - PA) - Sei que o Ministro vai ajudar o Brasil, a Amazônia e o Pará. Pode ser em ordem inversa também, Ministro, sem problema.

**O SR. PRESIDENTE** (Davi Alcolumbre. Bloco Oposição/DEM - AP) - Peço a presença da Senadora Simone, do Senador Randolfe e do Senador Wellington para que possamos iniciar a nossa reunião.

Está encerrada a presente reunião.

*(Iniciada às 8 horas e 36 minutos, a reunião é encerrada às 13 horas e 44 minutos.)*